



SUPREME AUDIT INSTITUTION OF INDIA  
लोकहितार्थं सत्यनिष्ठा  
Dedicated to Truth in Public Interest

भारत के नियंत्रक - महालेखापरीक्षक  
का मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग द्वारा  
मध्यप्रदेश में सड़कों के विकास  
पर  
31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के लिए प्रतिवेदन



मध्यप्रदेश शासन  
2025 का प्रतिवेदन संख्या 7  
(निष्पादन लेखापरीक्षा - सिविल)



भारत के नियंत्रक - महालेखापरीक्षक  
का मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग द्वारा  
मध्यप्रदेश में सड़कों के विकास  
पर  
31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के लिए प्रतिवेदन

मध्यप्रदेश शासन  
2025 का प्रतिवेदन संख्या 7  
(निष्पादन लेखापरीक्षा - सिविल)



## विषय सूची

	कंडिका क्रमांक	पृष्ठ संख्या
प्रस्तावना		iii
कार्यकारी सारांश		v

### अध्याय I अवलोकन एवं वित्तीय प्रबंधन

परिचय	1.1.1	1
संगठनात्मक ढाँचा	1.1.2	3
लेखापरीक्षा उद्देश्य	1.1.3	3
लेखापरीक्षा मानदंड, कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली	1.1.4	4
लेखापरीक्षा अनुसार नीतिगत बदलाव	1.1.5	5
वित्तीय प्रबंधन	1.2	7
निष्कर्ष	1.3	18
अनुशांसाएं	1.4	19

### अध्याय II योजना - डिजाइन और आकलन

परिचय	2.1	21
योजना चरण-I	2.2	22
योजना चरण-II	2.3	28
निष्कर्ष	2.4	44
अनुशांसाएं	2.5	45

### अध्याय III योजना - अनुबंध प्रबंधन

निविदा प्रक्रिया	3.1	47
निष्पादन	3.2	56
निष्कर्ष	3.3	84
अनुशांसाएं	3.4	84

### अध्याय IV गुणवत्ता नियंत्रण और निगरानी

गुणवत्ता नियंत्रण	4.1	87
निगरानी	4.2	93
सड़क सुरक्षा	4.3	95
संयुक्त भौतिक निरीक्षण	4.4	98
निष्कर्ष	4.5	101
अनुशांसाएं	4.6	101

### अध्याय V निष्कर्ष एवं अनुशांसाएं

संक्षेप में	5.1	103
अनुशांसाओं का सारांश	5.2	104

परिशिष्ट

परिशिष्ट		107
शब्दावली		
संक्षिप्त शब्दों की शब्दावली		165

---

## प्रस्तावना

---

31 मार्च 2023 को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक - महालेखापरीक्षक का यह प्रतिवेदन, भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के तहत मध्यप्रदेश के राज्यपाल को प्रस्तुत करने हेतु तैयार की गई है, ताकि इसे राज्य की विधानसभा के पटल पर रखा जा सके।

इस प्रतिवेदन में “मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग द्वारा मध्यप्रदेश में सड़कों के विकास” पर किए गए निष्पादन लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम शामिल हैं, जो वित्त वर्ष 2018-19 से 2022-23 की अवधि को आच्छादित करता है।

यह प्रतिवेदन मध्यप्रदेश में सड़क अवसंरचना की योजना एवं क्रियान्वयन में सुधार हेतु मूल्यवान अंतर्दृष्टियाँ और अनुशंसाएं प्रदान करने का उद्देश्य रखता है। हम लेखापरीक्षा प्रक्रिया के दौरान मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग द्वारा प्रदान किए गए सहयोग के लिए आभार व्यक्त करते हैं।

यह लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक - महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षा मानकों के अनुरूप संपादित की गई है।

यह अनुवादित संस्करण है। इस अनुवादित संस्करण में अंग्रेजी संस्करण से कोई भिन्नता पाए जाने पर, अंग्रेजी संस्करण में उद्धृत तथ्य मान्य होंगे।



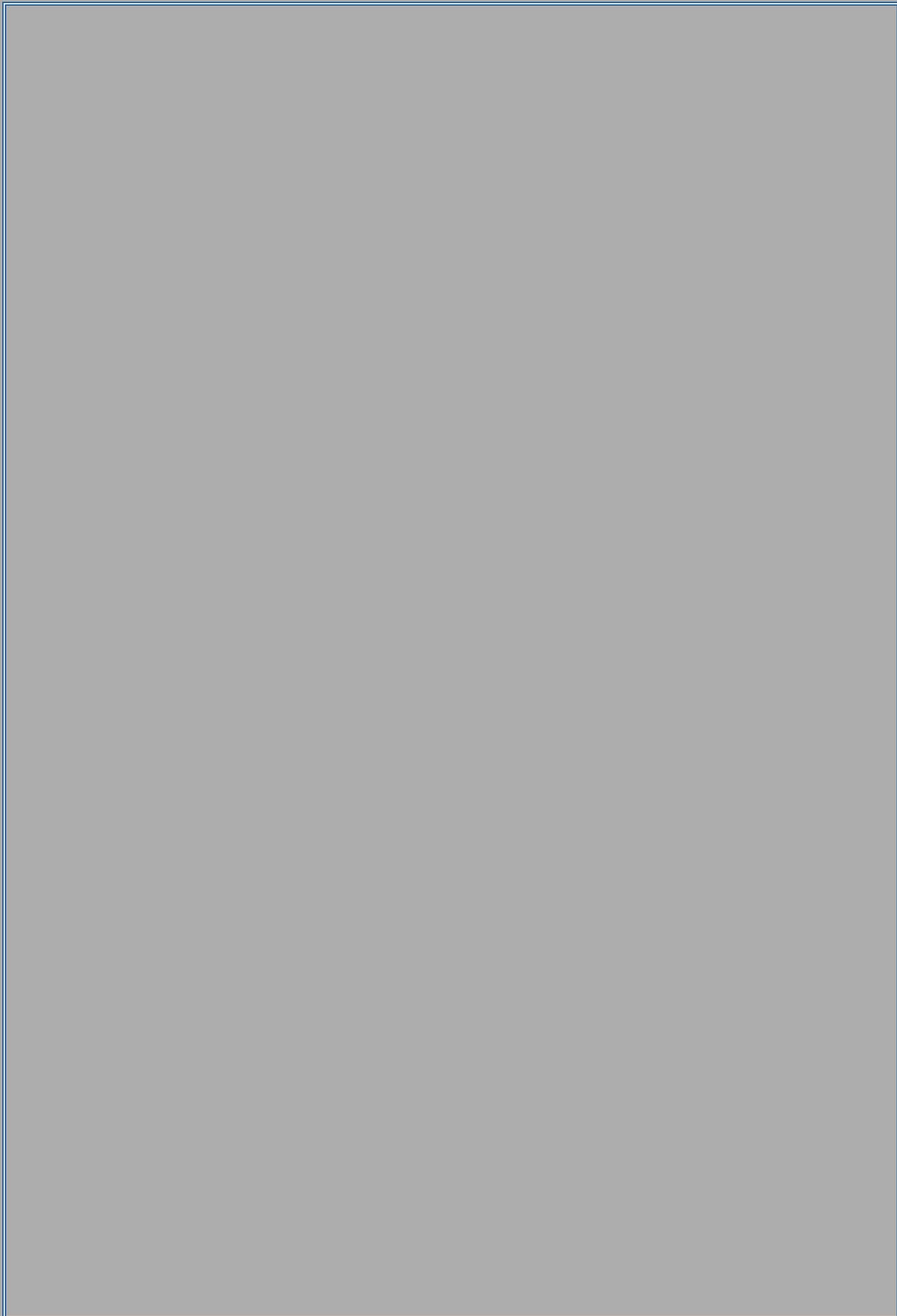
---

---

# कार्यकारी सारांश

---

---



## कार्यकारी सारांश

### यह लेखापरीक्षा क्यों

मध्यप्रदेश की आर्थिक वृद्धि के लिए सड़क अधोसंरचना अत्यंत महत्वपूर्ण है, क्योंकि यह देश के मध्य में अपनी रणनीतिक छदम स्थिति के कारण उत्तर-दक्षिण तथा पूर्व-पश्चिम यातायात के लिए एक प्रमुख पारगमन केंद्र के रूप में कार्य करता है। मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग (एमपीपीडब्ल्यूडी) अपने भवन एवं सड़क (बी एंड आर) विंग के माध्यम से प्रमुख जिला सड़कों (एमडीआर), अन्य जिला सड़कों (ओडीआर), ग्राम सड़कों (वीआर) तथा कल्वर्ट जैसे लघु संरचनाओं के निर्माण, उन्नयन और अनुरक्षण की जिम्मेदारी निभाता है। इस निष्पादन लेखापरीक्षा में मूल्यांकन किया गया कि क्या मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग के अंतर्गत सड़क परियोजनाओं के वित्तीय प्रबंधन, योजना, निविदा, क्रियान्वयन, निगरानी और गुणवत्ता नियंत्रण में लागू नियमों, विनियमों और सर्वोत्तम प्रथाओं का पालन किया गया है।

लेखापरीक्षा मानदंड मध्यप्रदेश निर्माण विभाग (एमपीडब्ल्यूडी) मैनुअल, केंद्रीय लोक निर्माण लेखा (सीपीडब्ल्यूए) संहिता, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) के दिशा-निर्देशों, भारतीय सड़क कांग्रेस (आईआरसी) विनिर्देशों और संविदात्मक दस्तावेजों से प्राप्त किए गए थे।

### हमने क्या पाया

इस प्रतिवेदन में प्रस्तुत लेखापरीक्षा निष्कर्ष राज्य स्तरीय मैक्रो डेटा के परीक्षण तथा 56 में से 25 लोक निर्माण विभाग (भवन एवं सड़क) संभागों के अभिलेखों की विस्तृत नमूना जाँच, वर्ष 2018–2023 के दौरान 276 सड़क कार्यों तथा न्यू डेवलपमेंट बैंक (एनडीबी) द्वारा वित्तपोषित 10 परियोजनाओं के परीक्षण पर आधारित हैं। फील्ड वर्क मार्च 2023 से जून 2024 के बीच संपादित किया गया, जिसमें लेखापरीक्षा निष्कर्षों के सत्यापन/समर्थन हेतु 51 सड़कों का संयुक्त भौतिक निरीक्षण (जेपीआई) भी शामिल था।

राज्य बजट, केंद्रीय सड़क निधि (सीआरएफ)/केंद्रीय सड़क और बुनियादी ढाँचा कोष (सीआरआईएफ), राष्ट्रीय कृषि और ग्रामीण विकास बैंक (नाबार्ड) तथा एनडीबी से प्राप्त पर्याप्त निवेश के बावजूद, योजना एवं क्रियान्वयन/निष्पादन में अक्षमताओं के कारण लोक निर्माण विभाग (पीडब्ल्यूडी) के अंतर्गत राज्य के सड़क नेटवर्क में न्यूनतम वृद्धि ही हो सकी।

लोक निर्माण विभाग द्वारा निर्मित लेखापरीक्षित सड़क कार्यों में से केवल एक अत्यल्प भाग ही समय पर पूर्ण हो सका। कार्यों के पूर्ण होने में औसतन 424 दिनों की देरी पाई गई और अनेक मामलों में अधूरे कार्यों का फोरक्लोज़र किया गया। इंजीनियरिंग प्रोक्वोरमेंट एंड कंस्ट्रक्शन (ईपीसी) मॉडल के अंतर्गत किए गए अनुबंधों में परियोजनाएँ समय से पूर्व पूर्ण की जा सकीं। हालाँकि, यह पाया गया कि ईपीसी अनुबंधों में ठेकेदारों को शीघ्र पूर्णता बोनस का प्रावधान कर प्रोत्साहन दिया गया था, तथा प्रदान की गई समय-सीमा निर्धारित मानकों से अधिक थी, जिसके परिणामस्वरूप ठेकेदारों को अनुचित लाभ प्राप्त हुआ।

10 एनडीबी-आवंटित परियोजनाओं में से केवल एक परियोजना समय सीमा के भीतर पूर्ण हुई, जबकि शेष परियोजनाओं में लक्षित सड़क लंबाई के मामले में महत्वपूर्ण कमी रही, जिसके परिणामस्वरूप ऋण की अप्रयुक्त राशि बच गई। भुगतान में हुई देरी से टाली जा सकने वाली वित्तीय दंड राशि भी उत्पन्न हुई। इसके अतिरिक्त, विभिन्न अन्य स्रोतों से प्राप्त निधियों का भी पर्याप्त उपयोग नहीं हुआ, आवंटन अक्सर गलत मद में किया गया और उन्हें ऐसी गतिविधियों जैसे भूमि अधिग्रहण और यूटिलिटी शिफ्टिंग में स्थानांतरित कर दिया गया, जिन्हें राज्य शासन द्वारा वित्तपोषित किया जाना आवश्यक था।

एनडीबी द्वारा वित्त पोषित परियोजना के तहत क्षमता निर्माण के लिए आवंटित ₹ 26 करोड़ में से केवल ₹ 13.79 करोड़ का उपयोग, मुख्यतः मेसर्स केपीएमजी द्वारा परामर्श सेवाओं के लिए किया गया। हालाँकि, क्षमता निर्माण पहलों को क्रियान्वित नहीं किया जा सका, क्योंकि सलाहकारों की सिफारिशों की अनदेखी की गई, जिससे ऐसे प्रयासों पर होने वाला व्यय निष्फल हो गया। लेखापरीक्षा में पहले से अनुबंधित कार्यों के लिए सलाहकारों को दोहरा भुगतान किए जाने के मामले सामने आए। लाभ-लागत अनुपात का आकलन किए बिना सड़क निर्माण कार्य शुरू करने, अवास्तविक अनुमान लगाने और अनधिकृत व्यय के रूप में राजकोषीय अनुशासन का अभाव पाया गया।

राज्य में सड़क नेटवर्क के विकास के लिए कोई दीर्घकालिक मास्टर प्लान या रणनीतिक ढाँचा नहीं था, जिसके कारण परियोजनाओं का चयन अव्यवस्थित रहा और क्रियान्वयन में देरी हुई। लेखापरीक्षा ने नियोजन विफलता के मूल कारण का विश्लेषण किया और पाया कि सड़क परिसंपत्ति प्रबंधन प्रणाली का अभाव था। परियोजनाएँ भूमि या वैधानिक मंजूरी प्राप्त किए बिना शुरू हुईं, जिसके परिणामस्वरूप कार्य ठप्प हो गए और संसाधन बर्बाद हुए। नियोजन संबंधी त्रुटियों में पर्यावरणीय रूप से संवेदनशील या अव्यावहारिक क्षेत्रों में सड़कों का निर्माण शामिल था। सड़कों के समय से पहले और अनियमित उन्नयन के कारण कई संभागों में अनावश्यक व्यय हुआ। सतना में, अमरपाटन-रामपुर रोड को कम यातायात के बावजूद और इसकी नियोजित डिजाइन अवधि पूरी होने से पहले ही सीसी रोड में अपग्रेड कर दिया गया, जबकि झिन्ना-चरखी घाटी रोड के कार्य को बंद कर दिया गया और बाद में दो-लेन उन्नयन के लिए एमपीआरडीसी को हस्तांतरित कर दिया गया, जिससे ₹ 5.12 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ। शिवपुरी में, पिछोर-दिनारा सड़क परियोजना में 7.40 किलोमीटर वन क्षेत्र को अनियमित रूप से शामिल कर दिया गया, जिससे ₹ 15.02 करोड़ खर्च करने के बाद भी सड़क अधूरी और बेकार पड़ी रही। इसी प्रकार, मंदसौर में, भाऊगढ़-दलौदा-सीतामऊ सड़क को दोष दायित्व अवधि समाप्त होने से पहले ही अपग्रेड कर दिया गया, जिससे पीएमजीएसवाई के तहत निर्माण की पूरी लागत निष्फल हो गई।

अनुमान त्रुटिपूर्ण थे, जिनमें बिना किसी औचित्य के महंगी सामग्री, अपर्याप्त संरचनात्मक डिजाइन और अनावश्यक घटकों को शामिल किया गया था, जिससे लागत बढ़ गई। परियोजनाओं की मनमानी समय-सीमा के परिणामस्वरूप अनावश्यक बोनास मिले, जबकि सड़कों के अनियमित पुनःवर्गीकरण से वित्तीय बोझ बढ़ गया।

एमपीपीडब्ल्यूडी के एसओआर में एम्बैकमेंट और सबग्रेड को एक साथ सम्मिलित करने से लागत की पारदर्शिता और बजट निर्धारण प्रभावित होता है, जिसके कारण व्यय की अक्षमता उत्पन्न होती है। एनडीबी परियोजनाओं में, पाँच प्रतिशत सीबीआर वाले एम्बैकमेंट को एसओआर दर ₹ 144 प्रति घन मीटर के स्थान पर ₹ 110 प्रति घन मीटर की अलग दर पर लेने से ₹ 2.87 करोड़ की संभावित बचत सामने आई, जिससे आईआरसी दिशानिर्देशों के अनुसार मद-वार लागत निर्धारण के वित्तीय लाभ स्पष्ट होते हैं।

विभिन्न स्रोतों से प्राप्त निधियों का समुचित उपयोग नहीं किया गया तथा आवंटन अक्सर गलत उद्देश्यों की ओर निर्देशित किए गए। सड़क विकास हेतु प्राप्त संसाधनों को भूमि अधिग्रहण एवं यूटिलिटी शिफ्टिंग जैसी गतिविधियों में व्यय कर दिया गया, जिन्हें राज्य सरकार द्वारा वित्तपोषित किया जाना चाहिए था। एनडीबी परियोजनाएँ लक्षित सड़क लंबाई प्राप्त करने में असफल रहीं, जिसके परिणामस्वरूप ऋण की एक महत्वपूर्ण राशि अप्रयुक्त रह गई। वितरण में विलंब के कारण ऐसे वित्तीय दंड भी लगे जिन्हें टाला जा सकता था।

निविदा प्रक्रियाओं में निर्धारित मानकों का पालन नहीं किया गया, पुरानी निविदा प्रपत्रों का उपयोग, अपर्याप्त प्रचार-प्रसार तथा अमान्य निविदा समितियों की मौजूदगी ने प्रक्रिया की निष्पक्षता को प्रभावित किया। छोटे कार्यों में पूर्व-योग्यता मानदंडों की अनदेखी की गई, जिसके परिणामस्वरूप अयोग्य ठेकेदारों को अनुबंध प्राप्त हुए। कालीसूचीबद्ध फर्मों को कार्य आवंटित किए गए और त्रुटिपूर्ण निविदा (बोली) मूल्यांकन के कारण अनुचित भुगतान किए गए। समझौतों को अंतिम रूप देने में विलंब, उप-ठेका की अपर्याप्त निगरानी और प्रतिस्पर्धी बोली के बिना अतिरिक्त कार्यों का आवंटन पारदर्शिता को और कमजोर करता है।

अनुबंध प्रबंधन में अनेक अनियमितताएँ पाई गईं, जिनमें अग्रिम राशि की वसूली न होना, अमान्य गारंटियों के आधार पर अनधिकृत भुगतान करना, तथा कार्य में चूक करने वाले ठेकेदारों के प्रति अनुचित ढील बरतना शामिल है। मूल्य वृद्धि का समुचित प्रबंधन नहीं किया गया और अनुबंध की शर्तों से परे जाकर भुगतान किए गए। क्रियान्वयन चरण में घटिया सामग्री तथा अनुचित कार्य-प्रणालियों का उपयोग पाया गया, जैसे संरचनात्मक घटकों में कमी तथा विनिर्देशों का अनुपालन न करना।

लेखापरीक्षा ने एनडीबी द्वारा वित्तपोषित परियोजनाओं में गलत बोली मूल्यांकन देखा, जहाँ जीएसटी को छोड़कर बोली लगाने वाले ठेकेदारों को एल1 माना गया, जो कि एफआईडीआईसी और बीओक्यू प्रावधानों के विपरीत है, जिसमें जीएसटी सहित बोलियाँ शामिल होनी आवश्यक हैं। इसके परिणामस्वरूप श्यामा प्रसाद मुखर्जी मार्ग, भोपाल में बड़ी हुई अनुबंध लागत और रतलाम मंडल में ₹ 7.39 करोड़ की अतिरिक्त देनदारी सहित परिहार्य वित्तीय देनदारियाँ उत्पन्न हुईं, जिससे निविदा नियमों के पालन में चूक और जवाबदेही सुनिश्चित करने की आवश्यकता उजागर हुई।

₹ पाँच करोड़ से अधिक मूल्य की 61 निविदाओं में से 59 में निविदा सूचना केवल एक ही समाचार पत्र में प्रकाशित की गई, जो व्यापक प्रचार-प्रसार हेतु निर्धारित मध्यप्रदेश शासन के निर्देशों का उल्लंघन है और इससे पारदर्शिता एवं प्रतिस्पर्धा प्रभावित हुई। इसके अतिरिक्त, प्रमुख अभियंता (ई-इन-सी) द्वारा निविदा मूल्यांकन समितियों की संरचना में अनियमित रूप से परिवर्तन किए गए, जिसके तहत अनिवार्य रूप से शामिल किए जाने वाले अधिकारियों के स्थान पर अयोग्य सदस्यों को सम्मिलित किया गया। फलस्वरूप, वर्ष 2019-23 के बीच अंतिम रूप से स्वीकृत सभी निविदाएँ अनियमित पाई गईं। यह प्रचार-प्रसार मानकों तथा निविदा मूल्यांकन प्रक्रियाओं के अनुपालन में कमजोर निगरानी और नियंत्रण को दर्शाती हैं।

लोक निर्माण विभाग की परियोजनाओं में कालीसूचीकरण तथा निविदा सहभागिता मानकों के प्रवर्तन में गंभीर चूकें पाई गईं। कालीसूचीबद्ध ठेकेदारों को अयोग्यता तथा निविदा वैधता समाप्त हो जाने के बावजूद अनियमित रूप से अनुबंध प्रदान किए गए या एलओए जारी किए गए, जो सत्यापन एवं निगरानी तंत्र की अपर्याप्तता को दर्शाता है। इसके अतिरिक्त, ऐसी दोषी फर्मों जिन्होंने परफॉर्मेंस सिक्योरिटी जमा नहीं की या अनुबंध पर हस्ताक्षर नहीं किए, उन्हें न तो निलंबित किया गया और न ही कालीसूचीबद्ध किया गया। यह स्थिति एफआईडीआईसी तथा मध्यप्रदेश शासन के दिशा-निर्देशों के अनुपालन में चूक को दर्शाती है और विभाग को संभावित वित्तीय एवं प्रक्रियात्मक जोखिमों का सामना करना पड़ा।

प्रयोगशालाओं की स्थापना में देरी, बिना जाँची गई सामग्री और घटिया निर्माण प्रथाओं के कारण गुणवत्ता नियंत्रण प्रभावित हुआ, जिससे संरचनात्मक अखंडता प्रभावित हुई। निगरानी अप्रभावी थी, अनुबंधों के काफी समय बाद काम शुरू हुआ, पूर्णता प्रमाण-पत्र समय से पहले जारी किए गए, और अंतिम भुगतान बिना शास्ति/जुर्माना लगाए जारी किए गए। कर्मचारियों की कमी और प्रशिक्षण के अभाव ने निगरानी को और कमजोर कर दिया, जिससे व्यवस्थागत खामियाँ बनी रहीं। सड़क सुरक्षा एक गंभीर चिंता का विषय थी, जिसमें चिह्नों, अवरोधों और संकेतों की कमी के कारण दुर्घटनाओं की संख्या में भारी वृद्धि हुई। जेपीआई ने असुरक्षित डिजाइन, घटिया बुनियादी ढाँचे और समय से पहले खराब होने की पुष्टि की, जिससे यात्रियों के लिए जोखिम पैदा हुआ।

तीन में से दो ईपीसी अनुबंधों में ऐज़-बिल्ट ड्राविंग और वीडियो रिकॉर्डिंग प्रस्तुत नहीं की गईं, जिससे संविदात्मक दायित्वों का उल्लंघन हुआ। इससे निष्पादित कार्यों के सत्यापन, चूक और भविष्य के रख-रखाव में बाधा उत्पन्न हुई, और विभाग गुणवत्ता और जवाबदेही के जोखिमों के प्रति संवेदनशील हो गया। तिलाऊ गाँव-पिछोर-दिनारा-गजोरा सड़क जैसी परियोजनाओं पर अंततः रद्द होने के बावजूद ₹ 15.02 करोड़ खर्च हुए।

11 कार्यों में पीक्यूसी एवं डीएलसी की दाब-शक्ति (कम्प्रेसिव स्ट्रेंथ) विनिर्देशों से कम पाई गई। निम्न स्तर के कार्य को बिना किसी भुगतान कटौती के स्वीकार कर लिया गया, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 6.43 करोड़ की अतिरिक्त भुगतान की स्थिति बनी। इससे पेवमेंट की स्थायित्व क्षमता प्रभावित हुई तथा गुणवत्ता नियंत्रण की गंभीर कमी परिलक्षित हुई।

विभाग द्वारा पूर्व-योग्यता मानदंडों में संशोधन करते हुए सीमा को ₹ पाँच करोड़ से घटाकर ₹ दो करोड़ कर दिया गया है। पूर्व में हटाए गए फ्लाइ ऐश युक्त पीक्यूसी एवं डीएलसी के मदों को एसओआर 2025 में पुनः सम्मिलित किया गया है। बिटुमिनस कंक्रीट कार्यों में पीटीआर को शामिल किया गया है तथा वृक्ष-स्थानांतरण एवं वृक्षारोपण के साथ 3 से 5 वर्षों के रखरखाव के प्रावधान जोड़े गए हैं। इसके अतिरिक्त, एसओआर 2025 में बिटुमेन की खरीद केवल आईओसीएल, एचपीसीएल, बीपीसीएल आदि जैसी सरकारी रिफाइनरियों से ही किए जाने को अनिवार्य किया गया है।

## हमारी अनुशंसाएं

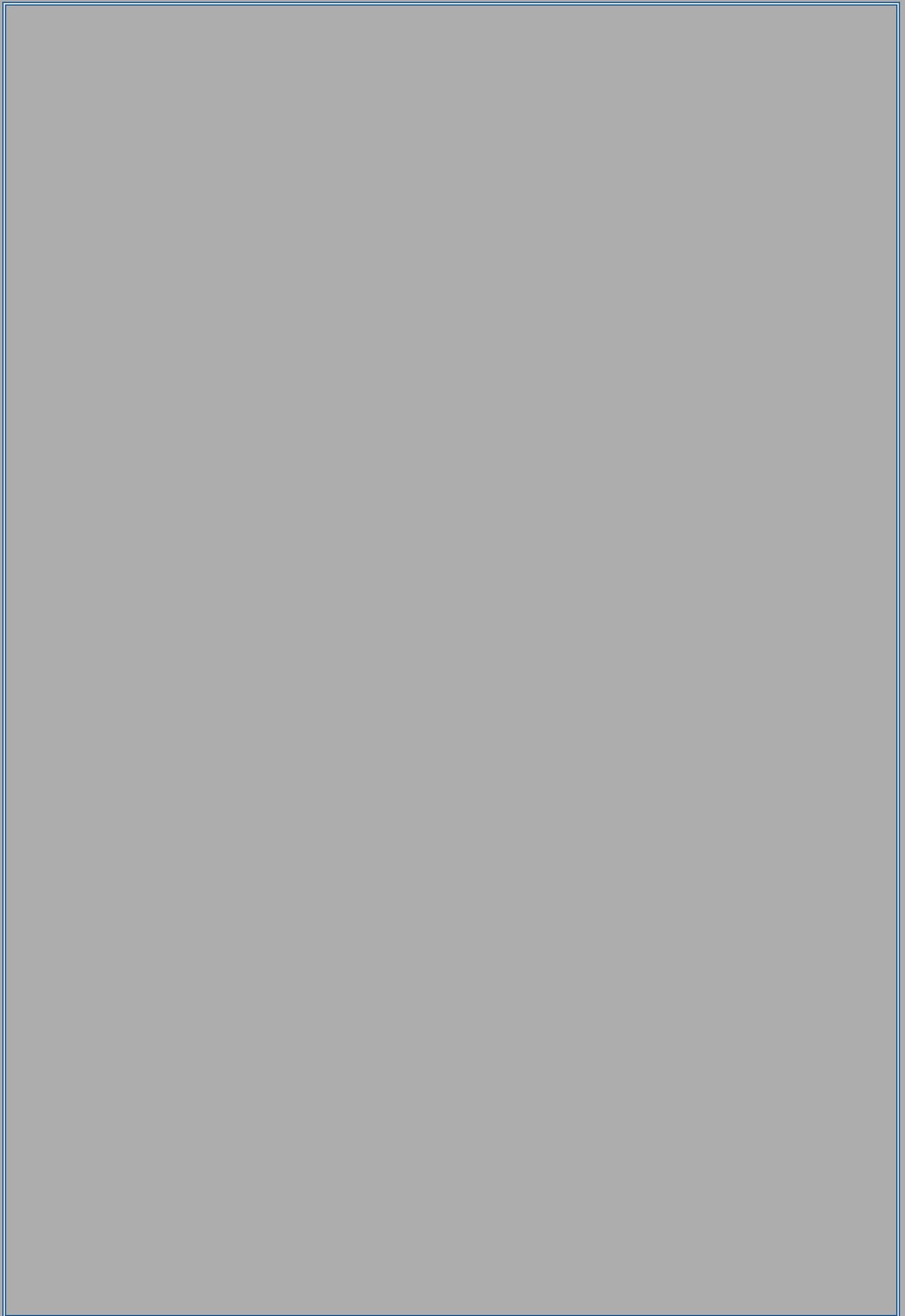
प्रणालीगत कमियों के निवारण हेतु लेखापरीक्षा निम्नलिखित कार्यवाही की अनुशंसा करता है:

<b>1. नियमावली अद्यतन करना</b>	लोक निर्माण विभाग को नवीनतम दिशा-निर्देशों, आदेशों आदि को शामिल करके मध्यप्रदेश निर्माण नियमावली को अद्यतन करने के लिए तत्काल कदम उठाने चाहिए।
<b>2. दीर्घकालिक मास्टर प्लान/नीति का विकास</b>	लोक निर्माण विभाग को 10-वर्षीय मास्टर प्लान को अंतिम रूप देना चाहिए, जिसमें सड़क परियोजनाओं को लाभ-लागत अनुपात (बीसीआर) विश्लेषण के आधार पर प्राथमिकता दी जाए, जैसा कि आईआरसी: एसपी:30-2009 में निर्देशित है, ताकि आर्थिक व्यवहार्यता और व्यवस्थित विस्तार सुनिश्चित हो सके, एवं इसे शासन द्वारा निगरानी में रखा जाए। उन्नयन कार्य केवल सड़क कार्य के इतिहास का उचित मूल्यांकन करने के पश्चात ही उठाए जाने चाहिए।
<b>3. निविदा प्रक्रियाओं को मजबूत करना</b>	लोक निर्माण विभाग को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि मर्दों को बीओक्यू में सही ढंग से शामिल किया जाए और निविदाओं का संचालन वैध समितियों के माध्यम से किया जाए, जिसमें प्रमुख अभियंता (ई-इन-सी) द्वारा अर्ध-वार्षिक अनुपालन की जाँच की जाए। डीपीआर सलाहकारों द्वारा तैयार किए गए अनुमानों की त्रुटियों के लिए पुनः जाँच की जानी चाहिए। ठेका दिए जाने के बाद अनुमानों में किसी भी बड़े संशोधन की शासन स्तर पर गहन जाँच की जानी चाहिए।
<b>4. गुणवत्ता नियंत्रण में सुधार करना</b>	लोक निर्माण विभाग को एक डिजिटल परियोजना निगरानी प्रणाली लागू करनी चाहिए ताकि प्रगति पर निगरानी रखी जा सके, समय पर कार्य प्रारंभ सुनिश्चित किया जा सके, और केवल भौतिक सत्यापन के पश्चात ही पूर्णता प्रमाण पत्र जारी किए जाएँ। अनियमितताओं को समाप्त करने के लिए प्रमुख अभियंता (ई-इन-सी) द्वारा त्रैमासिक/अर्धवार्षिक समीक्षा की जानी चाहिए।
<b>5. निगरानी तंत्र को सुदृढ़ करना</b>	लोक निर्माण विभाग को अब से सभी परियोजनाओं के लिए अनुबंध पर हस्ताक्षर के 30 दिनों के भीतर क्षेत्रीय प्रयोगशालाओं की स्थापना अनिवार्य करनी चाहिए, एनएबीएल/विभागीय प्रयोगशालाओं में 20% सामग्री परीक्षण लागू करना चाहिए, और देरी के लिए जुर्माना वसूलना चाहिए, जिसके अनुपालन की निगरानी मुख्य अभियंता (सीई) द्वारा मासिक रूप से की जाना चाहिए। अवमानक कार्यों के लिए प्राधिकरण अभियंताओं के साथ-साथ ठेकेदारों पर भी जुर्माना लगाया जाना चाहिए। दुर्घटना के जोखिम को कम करने के लिए, 100% एमडीआर पर आईआरसी: 35:2015-अनुरूप सड़क चिह्न और सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा निर्दिष्ट क्रेश बैरियर लगाए जाने चाहिए, साथ में प्रमुख अभियंता द्वारा प्रतिवर्ष सुरक्षा लेखापरीक्षा किया जाना चाहिए।
<b>6. जांच करना और जिम्मेदारी तय करना</b>	शासन को एक स्वतंत्र समिति गठित करनी चाहिए जो उन सभी चूकों और कार्यों की समीक्षा करे जिनके कारण अधिक भुगतान, अवमानक कार्य, अधिक आकलन, दोषपूर्ण डिजाइन आदि के रूप में राजकोष को नुकसान हुआ है, तथा जवाबदेही तय करे।

---

# अध्याय I: अवलोकन एवं वित्तीय प्रबंधन

---



## अध्याय I: अवलोकन एवं वित्तीय प्रबंधन

### 1.1 अवलोकन

#### 1.1.1 परिचय

सड़कों का राष्ट्र की आर्थिक प्रगति में महत्वपूर्ण योगदान होता है। मध्यप्रदेश में, सड़कों का वर्गीकरण और उनके संचालन क्षेत्राधिकार इस प्रकार है:

<b>राष्ट्रीय राजमार्ग</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>भारत सरकार द्वारा प्रबंधित राष्ट्रीय राजमार्ग सड़कें जो पूरे भारत के प्रमुख शहरों, राज्यों और महत्वपूर्ण स्थानों को जोड़ती हैं।</li><li>एनएचएआई द्वारा प्रबंधित</li></ul>
<b>राज्य राजमार्ग</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>राज्य सरकारों द्वारा रखरखाव की जाने वाली सड़कें जो राज्य के भीतर जिला मुख्यालयों, महत्वपूर्ण शहरों और राष्ट्रीय राजमार्गों को जोड़ती हैं।</li><li>मध्य प्रदेश सड़क विकास निगम द्वारा प्रबंधित</li></ul>
<b>मुख्य जिला सड़कें</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>एक जिले के भीतर सड़कें जो उत्पादन क्षेत्रों, बाजारों को जोड़ती हैं और राज्य या राष्ट्रीय राजमार्गों से जोड़ती हैं।</li><li>लोक निर्माण विभाग, मध्य प्रदेश द्वारा प्रबंधित</li></ul>
<b>अन्य जिला सड़कें/ ग्रामीण सड़कें</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>जिलों के भीतर ग्रामीण सड़कें जो छोटे शहरों और गांवों को एक-दूसरे से या प्रमुख जिला सड़कों और राजमार्गों से जोड़ती हैं।</li><li>लोक निर्माण विभाग, मध्य प्रदेश द्वारा प्रबंधित</li></ul>

लोक निर्माण विभाग (पीडब्ल्यूडी), मध्यप्रदेश की दो शाखाएँ - पीडब्ल्यूडी (भवन और सड़कें) और पीडब्ल्यूडी (पुल) हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच) और राज्य राजमार्ग (एसएच) का निर्माण क्रमशः भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) और मध्यप्रदेश सड़क विकास निगम (एमपीआरडीसी) द्वारा किया जाता है। पीडब्ल्यूडी (बी एंड आर) के प्राथमिक कार्य मुख्य जिला सड़कों (एमडीआर) और अन्य जिला सड़कों (ओडीआर) / ग्राम सड़कों का निर्माण, उन्नयन और रखरखाव हैं। यह 50 मीटर तक छोटे पुलों, पुलियों और अन्य छोटी संरचनाओं का भी निर्माण करता है।

पीडब्ल्यूडी (पुल निर्माण प्रभाग) पुल नेटवर्क (पुल, फ्लाईओवर और रेलवे ओवरब्रिज) का प्रबंधन करता है।

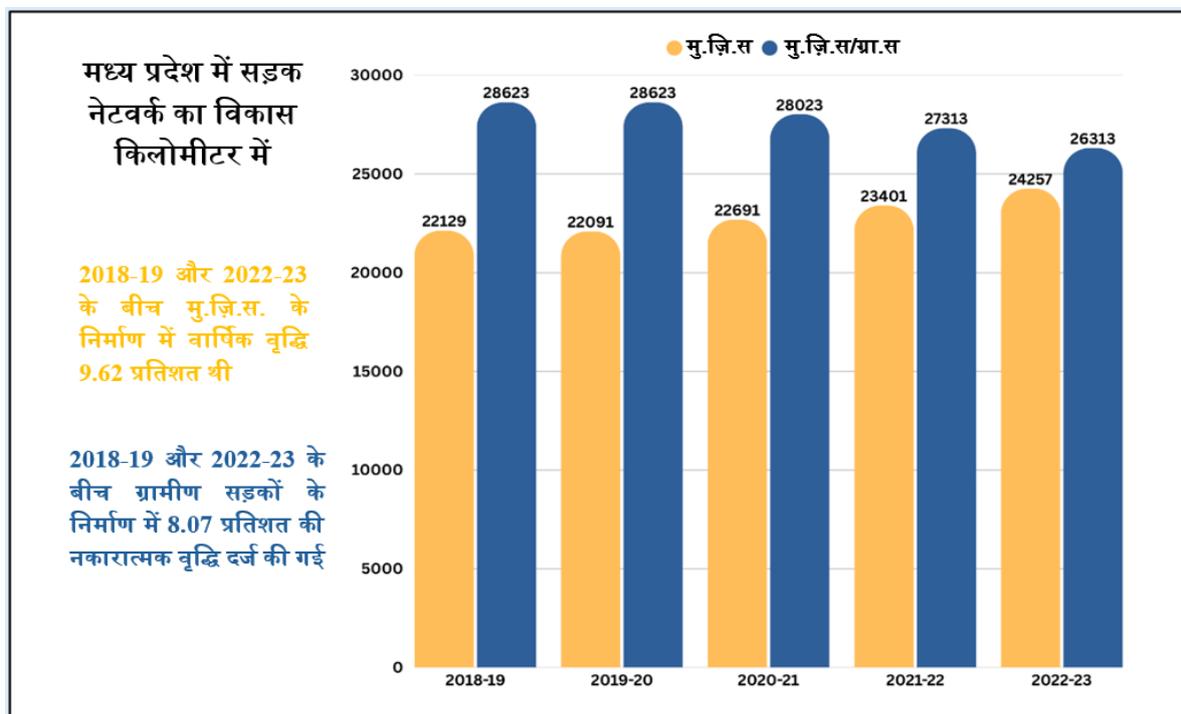
मार्च 2025 तक राज्य का कुल सड़क नेटवर्क इस प्रकार है:

सड़क का प्रकार	संख्या	लंबाई (किमी में)
राष्ट्रीय राजमार्ग	45	9,315
राज्य राजमार्ग	94	11,389
प्रमुख जिला सड़कें	1,126	25,639
अन्य जिला सड़कें	--	34,432
कुल	1,265	80,775

(स्रोत: वर्ष 2024-25 के लिए पीडब्ल्यूडी की प्रशासनिक रिपोर्ट)

वर्ष 2018-19 और 2022-23 के बीच पीडब्ल्यूडी (बी एंड आर) के तहत सड़क नेटवर्क में बदलाव नीचे चार्ट 1.1 में दिखाई गई है:

चार्ट 1.1: मध्यप्रदेश में सड़क नेटवर्क में वृद्धि



(स्रोत: वर्ष 2018-19 और 2022-23 के लिए पीडब्ल्यूडी की प्रशासनिक रिपोर्ट)

लेखापरीक्षा ने 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान पाया कि, मध्यप्रदेश ने अपने कुल सड़क नेटवर्क में केवल 275 किमी की मामूली वृद्धि दर्ज की। इस न्यूनतम वृद्धि में राष्ट्रीय राजमार्गों (एनएच) और राज्य राजमार्गों (एसएच) की लंबाई शामिल है, जो क्रमशः एनएचआई और एमपीआरडीसी के अधिकार क्षेत्र में हैं। हालांकि, इसी अवधि के दौरान लोक निर्माण विभाग (पीडब्ल्यूडी) द्वारा किए गए ₹ 32,149.4 करोड़<sup>1</sup> के व्यय के बावजूद, राज्य ने एमपीपीडब्ल्यूडी के प्रत्यक्ष नियंत्रण में सड़कों की श्रेणी के तहत सड़क की कुल लंबाई में नकारात्मक वृद्धि दर्ज की, जिसमें एमडीआर, ओडीआर और वीआर शामिल थे।

तालिका 1.1 : समय के साथ सड़क नेटवर्क की लंबाई एवं व्यय

वर्ष	सड़क की लंबाई (किमी में)				सड़क की कुल लंबाई	किए गए व्यय (₹ करोड़ में)		
	राष्ट्रीय राजमार्ग	राज्य राजमार्ग	प्रमुख जिला सड़कें	ग्राम सड़कें		नया निर्माण एवं उन्नयन <sup>2</sup>	सुदृढ़ीकरण	एडीबी
2018-19	8,858	11,389	22,129	28,623	70,999	4,597.85	86.95	1,232.15
2019-20	8,858	11,389	22,091	28,623	70,961	5,101.61	297.09	786.12
2020-21	8,858	11,389	22,691	28,023	70,961	4,568.80	136.23	697.52
2021-22	8,853	11,389	23,401	27,313	70,956	5,661.87	66.12	1,379.90
2022-23	9,315	11,389	24,257	26,313	71,274	6,028.82	73.45	1,435.00
	<b>कुल</b>					<b>25,958.95</b>	<b>659.84</b>	<b>5,530.69</b>

<sup>1</sup> ₹ 32,149.48 करोड़ में से ₹ 25,958.95 करोड़ का व्यय राज्य योजना, सीआरएफ एवं एनडीबी निधियों से (जिसका निष्पादन लोक निर्माण विभाग (भवन एवं सड़क) द्वारा किया गया), ₹ 5,530.69 करोड़ का व्यय एडीबी वित्तपोषित सड़कों पर (जिसका निष्पादन एमपीआरडीसी द्वारा किया गया) तथा ₹ 659.84 करोड़ का व्यय विद्यमान सड़कों के सुदृढ़ीकरण पर किया गया।

<sup>2</sup> राज्य निधि, सीआरएफ, नाबाई तथा एनडीबी निधि से किया गया कुल व्यय।

भारत में सड़क नेटवर्क ने वर्ष 2018-19 से 2022-23<sup>3</sup> की अवधि के दौरान औसत वार्षिक वृद्धि दर 1.82 प्रतिशत दर्ज की, जिसके परिणामस्वरूप संचयी वृद्धि 7.36 प्रतिशत रही। इसके विपरीत, मध्यप्रदेश के सड़क नेटवर्क में न्यूनतम औसत वार्षिक वृद्धि दर 0.10 प्रतिशत की रही, जो इसी अवधि में मात्र 0.39 प्रतिशत की शुद्ध वृद्धि के अनुरूप है।

उपरोक्त तालिका एवं चार्ट का विश्लेषण करने पर पता चलता है कि या तो मौजूदा नेटवर्क में संतृप्ति है, या सामाजिक-आर्थिक और कनेक्टिविटी आवश्यकताओं के आधार पर सड़क नेटवर्क के व्यवस्थित विस्तार और प्राथमिकता निर्धारण के लिए संरचित मास्टर प्लान या दीर्घकालिक भावी योजना का अभाव है।

महत्वपूर्ण पूंजीगत परिव्यय के बावजूद पीडब्ल्यूडी द्वारा प्रबंधित सड़क श्रेणियों में ठोस वृद्धि का अभाव, नियोजन, परियोजना पहचान और विकासात्मक लक्ष्यों के साथ सरेखण में कमियों की ओर इशारा करता है।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने इस तथ्य को स्वीकार किया।

### 1.1.2 संगठनात्मक ढाँचा

प्रमुख सचिव (पीएस) सरकारी स्तर पर पीडब्ल्यूडी के प्रमुख हैं जबकि प्रमुख अभियंता (ई-इन-सी) तकनीकी प्रमुख हैं। प्रमुख अभियंता को जोन में तैनात सात मुख्य अभियंताओं (सीई) और न्यू डेवलपमेंट बैंक (एनडीबी) द्वारा वित्त पोषित परियोजनाओं के लिए एक सीई द्वारा अपने काम में सहायता प्रदान की जाती है। सीई को सर्कल स्तर पर 14 अधीक्षण यंत्री (एसई) और संभागों में तैनात 56 कार्यपालन यंत्री (ईई) द्वारा आगे सहायता प्रदान की जाती है। ईई मुख्य रूप से सड़क और भवन परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए जिम्मेदार हैं।

लोक निर्माण विभाग, मध्यप्रदेश शासन की संगठनात्मक संरचना **परिशिष्ट-1.1** में दी गई है।

### 1.1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा यह आकलन करने के लिए की गई थी कि क्या:

- निधि प्रबंधन विवेकपूर्ण था और निष्पादित कार्यों के साथ प्रभावी रूप से सरेखित था;
- सड़कों के लिए योजना विवेकपूर्ण, प्रभावी थी और इसमें ठोस सिद्धांतों का पालन किया गया था;
- अनुबंध प्रबंधन प्रतिस्पर्धी, निष्पक्ष और पारदर्शी था एवं निष्पादन प्रासंगिक विनिर्देशों के अनुसार था;
- गुणवत्ता नियंत्रण सुनिश्चित करने और परियोजनाओं को समय पर पूरा करने के लिए प्रभावी निगरानी प्रणाली स्थापित की गई थी।

3

वर्ष	भारत में सड़क की कुल लंबाई (किमी में)	मध्यप्रदेश में सड़क की कुल लंबाई (किमी में)
2018-19	58,97,671	70,999
2019-20	58,97,671	70,961
2020-21	62,15,797	70,961
2021-22	63,71,847	70,956
2022-23	63,31,791	71,274

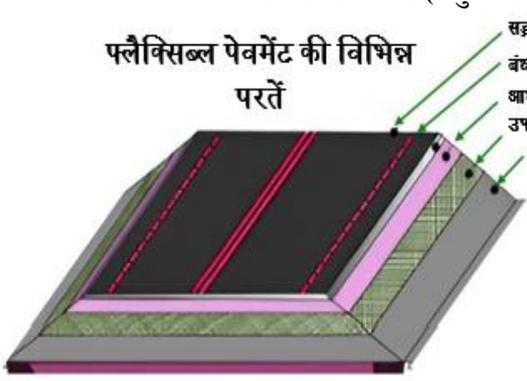
## 1.1.4 लेखापरीक्षा मानदंड, कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

### मानदंड

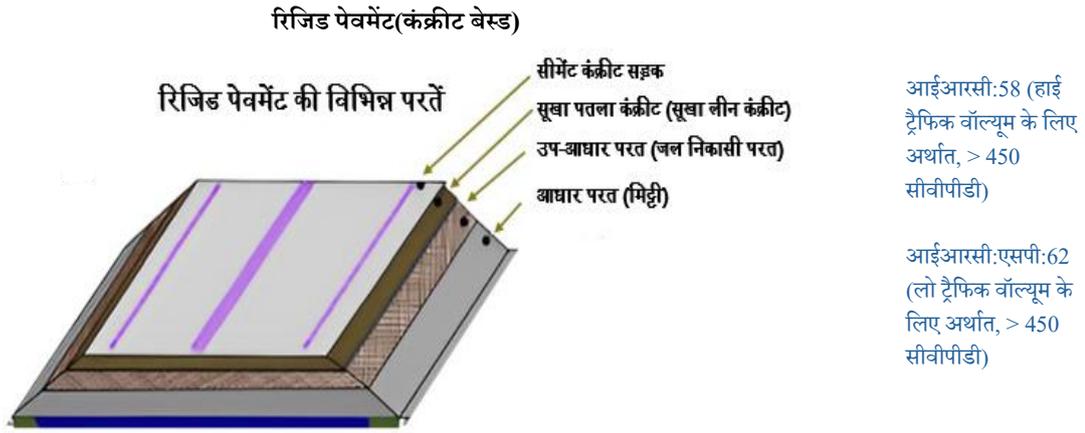
लेखापरीक्षा निष्कर्ष को, मध्यप्रदेश निर्माण विभाग (एमपीडब्ल्यूडी) मैनुअल और केंद्रीय लोक निर्माण लेखा (सीपीडब्ल्यूए) कोड, सामान्य वित्तीय नियम, मध्यप्रदेश ट्रेजरी कोड, मध्यप्रदेश वित्तीय कोड, विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) अनुमान और व्यक्तिगत परियोजनाओं के स्वीकृति आदेशों से प्राप्त मानदंडों के आधार पर बेंचमार्क की गई है। भारत के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) और भारतीय सड़क कांग्रेस (आईआरसी) द्वारा जारी सड़क और पुल कार्यों के लिए दिशा-निर्देश और विनिर्देश। भारतीय मानक कोड (आई-एस कोड)। इसके अलावा, अनुबंध में शामिल संविदात्मक प्रावधान, प्रतिशत दर निविदा, केंद्रीय सड़क निधि (सीआरएफ) / केंद्रीय सड़क और बुनियादी ढांचा निधि (सीआरआईएफ) और एफआईडीआईसी<sup>4</sup> के लिए मानक बोली दस्तावेजों के माध्यम से मद दर निविदा, एनडीबी द्वारा वित्त पोषित कार्यों के लिए निविदा दस्तावेज, इंजीनियरिंग खरीद और निर्माण (ईपीसी) अनुबंध के अलावा जीओएमपी द्वारा जारी प्रशासनिक आदेशों, दिशा-निर्देशों और परिपत्रों को भी संदर्भित किया गया था।

यद्यपि मध्यप्रदेश निर्माण विभाग (एमपीडब्ल्यूडी) मैनुअल को इस निष्पादन लेखापरीक्षा के लिए लेखापरीक्षा मानदंड के रूप में संदर्भित किया गया है, परंतु उक्त मैनुअल वर्ष 1983 के बाद से अद्यतन नहीं किया गया है। इसके स्थान पर विभाग समय-समय पर जारी शासनादेशों पर निर्भर रहा है। इसके परिणामस्वरूप नवीनतम दिशानिर्देशों के प्रति अपर्याप्त जानकारी के कारण विभागीय अधिकारी वर्तमान निर्देशों का पालन नहीं कर सके। इस प्रकार की समस्याओं का उल्लेख आगामी अध्यायों में किया गया है।

आईआरसी के तीन विनिर्देशों का पूर्ण प्रतिवेदन में मुख्य रूप से उपयोग किया गया है क्योंकि वे सड़कों के निर्माण और उन्नयन का मार्गदर्शन करते हैं। सड़क डिजाइन और संबंधित आईआरसी नीचे दिए गए आरेख में दर्शाए गए हैं:

सड़क के प्रकार	आईआरसी विनिर्देशन
<p>फ्लेक्सिबल पेवमेंट (बिटुमिनस वेयरिंग कोर्स)</p> <p>सड़क की ऊपरी परत (बिटुमिनस)</p> <p>बंडक परत (बिटुमिनस)</p> <p>आधार परत (नॉन-बिटुमिनस)</p> <p>उप-आधार परत (नल निकासी परत)(नॉन-बिटुमिनस)</p> <p>आधार तल (गिट्टी)</p> <p>फ्लैक्सिबल पेवमेंट की विभिन्न परतें</p> 	<p>आईआरसी:37 (हाई ट्रैफिक वॉल्यूम के लिए अर्थात, &gt; 2 एमएसए)</p> <p>आईआरसी:एसपी:72 (लो ट्रैफिक वॉल्यूम के लिए अर्थात, &lt;2 एमएसए)</p>

<sup>4</sup> एफआईडीआईसी एक फ्रेंच भाषा का संक्षिप्त रूप है जो फेडरेशन इंटरनेशनल डेस इंजीनियर्स-कॉन्सिल (अंतर्राष्ट्रीय परामर्श इंजीनियरों का संघ) के लिए है। एफआईडीआईसी एक वैश्विक संगठन है जो इंजीनियरिंग और निर्माण परियोजनाओं, विशेष रूप से अवसंरचना, सड़क और जल परियोजनाओं में उपयोग की जाने वाली मानक अनुबंध पत्रों को प्रकाशित करने के लिए जाना जाता है। एमपीडब्ल्यूडी और एमपीआरडीसी सड़क और पुल के कार्यों के लिए एफआईडीआईसी-आधारित अनुबंधों का उपयोग करते हैं जो बाहरी धन से वित्तपोषित होते हैं, जो परियोजना निष्पादन में पारदर्शिता, विवाद समाधान और अंतरराष्ट्रीय मानकों को सुनिश्चित करते हैं।



## कार्यक्षेत्र

लेखापरीक्षा ने निष्पादन लेखापरीक्षा (पीए) के संचालन के लिए पीडब्ल्यूडी (बीएंडआर) के 56 संभागों में से 25 संभागों<sup>5</sup> का चयन किया। सभी संबंधित अधीक्षण यंत्रियों, मुख्य अभियंताओं, प्रमुख अभियंता और अतिरिक्त मुख्य सचिव (पीडब्ल्यूडी) के कार्यालयों का भी लेखापरीक्षा किया गया। प्रमुख अभियंता के कार्यालय से सांख्यिकीय जानकारी और डेटा एकत्र किया गया।

इस निष्पादन लेखापरीक्षा में, वर्ष 2018-19 और 2022-23 के बीच निष्पादित 3887 अनुबंध में से एमडीआर/ओडीआर के “चौड़ीकरण और उन्नयन” तथा “सुदृढ़ीकरण और नवीकरण” के लिए 276 अनुबंध (सात प्रतिशत) और 19 पैकेजों में से 10 एनडीबी वित्तपोषित पैकेजों<sup>6</sup> (53 प्रतिशत) की मार्च 2023 से जून 2024 की अवधि के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा जांच की गई।

## कार्यप्रणाली

जुलाई 2023 में आयोजित एक प्रवेश सम्मेलन के दौरान लोक निर्माण विभाग के सचिव के साथ निष्पादन लेखापरीक्षा के उद्देश्यों, मानदंडों और कार्यप्रणाली पर चर्चा की गई।

उक्त निष्कर्ष जनवरी 2025 में मध्यप्रदेश शासन को प्रेषित किए गए। शासन का उत्तर 19 जून 2025 को प्राप्त हुआ, जिसके उपरांत 26 जून 2025 को शासन के साथ निर्गम सम्मेलन आयोजित की गई।

शासन द्वारा उत्तर में तथा निर्गम सम्मेलन के दौरान व्यक्त किए गए विचारों को ध्यान में रख कर उन्हें उपयुक्त रूप से लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में सम्मिलित किया गया।

### 1.1.5 लेखापरीक्षा अनुसार नीतिगत बदलाव

निष्पादन लेखापरीक्षा के दौरान, एसओआर और अन्य नीतिगत मामलों के संदर्भ में कई कमियों को उजागर किया गया। हम पीडब्ल्यूडी के कार्यों में व्यवस्थित सुधार के लिए लेखापरीक्षा टिप्पणियों के आधार पर सुधारात्मक कदम उठाने के लिए मध्यप्रदेश शासन की सराहना करते हैं। लेखापरीक्षा के परिपेक्ष में विभाग द्वारा अपनाए गए परिवर्तनों का उल्लेख नीचे किया जा रहा है:

<sup>5</sup> अलीराजपुर, बैतूल, भोपाल-2, बुधनी, बुरहानपुर, छतरपुर, देवास, ग्वालियर, इंदौर-1, जबलपुर-2 खंडवा, खरगोन, मंदसौर, नर्मदानगर, नरसिंहपुर, रायसेन, रतलाम, रीवा, सागर, सतना, सीहोर, शिवपुर, सिंगरौली, उज्जैन, विदिशा। इन संभागों का चयन IDEA/आइडिया के माध्यम से स्तरीकृत यादृच्छिक नमूनाकरण का उपयोग करके किया गया था।

<sup>6</sup> एनडीबी परियोजनाओं में 43 सड़कें शामिल हैं जिन्हें “चौड़ीकरण और उन्नयन” के लिए शुरू किया गया है।

	लेखापरीक्षा टिप्पणी	विभाग द्वारा की गई कार्रवाई	स्थिति
निविदा दस्तावेज	ठेकेदार के लिए प्री-क्वालिफिकेशन क्राइटेरिया ₹ पाँच करोड़ से ज्यादा कीमत वाले कामों के लिए लागू था। लेखापरीक्षा में कई ऐसे मामले सामने आए जहाँ ₹ पाँच करोड़ से कम लागत वाले कामों में प्री-क्वालिफिकेशन क्राइटेरिया न होने के कारण से काम में देरी, अवमानक काम और काम न होने की समस्या देखी गई।	प्रीक्वालिफिकेशन को अब बदल दिया गया है (मार्च 2025) और यह ₹ दो करोड़ से ज्यादा कीमत वाले कामों पर लागू है।	समाधान किया गया ✓
तकनीकी परिपत्र	मध्य प्रदेश शासन के आदेश (फरवरी 2013) के मुताबिक, ₹ पाँच करोड़ तक के कामों के लिए फील्ड लैब बनाने और टेक्निकल स्टाफ की तैनाती को अधीक्षण यंत्री सत्यापित। करेगा और ₹ पाँच करोड़ या उससे ज्यादा के कामों के लिए मुख्य अभियंता सत्यापित करेगा। किए गए काम का प्रथम देयक ऐसे सत्यापन के बाद ही दिया जा सकता है। लेखापरीक्षा में फील्ड लैबोरेटरी बनाने में देरी और फील्ड लैबोरेटरी बनाए बिना चल देयकों के अनियमित भुगतान के कई मामले सामने आए।	शासन ने अब (फरवरी 2025) परिपत्र जारी किया है कि दो करोड़ और ₹ पाँच करोड़ के कामों में, काम अधीक्षण यंत्री और मुख्य अभियंता द्वारा लैब के सत्यापन के बाद ही शुरू किया जाएगा।	आंशिक रूप से पूर्ण ⚠
दर की अनुसूची	भारत के पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय (एमओईएफसीसी) ने ताप विद्युत संयंत्रों के 300 किलोमीटर के दायरे में पीक्यूसी और डीएलसी के निर्माण में फ्लाइंग ऐश का उपयोग अनिवार्य कर दिया है। हालाँकि, विभाग ने एसओआर 2022 से फ्लाइंग ऐश के साथ पीक्यूसी और डीएलसी के कार्यान्वयन संबंधी मदों को हटा दिया।	फ्लाइंग ऐश के साथ पीक्यूसी और डीएलसी की मद को अब एसओआर 2025 में शामिल कर लिया गया है।	समाधान किया गया ✓
	मध्यप्रदेश शासन और लोक निर्माण विभाग ने बिटुमिनस कंक्रीट में न्यूमेटिक टायर रोलर (पीटीआर) के इस्तेमाल को अनिवार्य कर दिया है। हालाँकि, एसओआर में संबंधित मद की दरों में कमी का कोई प्रावधान नहीं किया गया है।	विभाग ने अब बिटुमिनस कंक्रीट के निष्पादन में पीटीआर की मद को शामिल कर लिया है, फिर भी एसओआर 2025 में पीटीआर को लागू करने पर दर में कमी का कोई प्रावधान नहीं है।	आंशिक रूप से पूर्ण ⚠

<b>दर की अनुसूची</b>	<p>पहले के एसओआर में, यदि संबंधित मदों में वाइब्रेटरी रोलर/मोटर ग्रेडर का उपयोग नहीं किया जाता है तो ₹ 50 प्रति घन मीटर की दर से कटौती का प्रावधान था।</p>	<p>विभाग ने अब संबंधित मदों के निष्पादन में वाइब्रेटरी रोलर और मोटर ग्रेडर के उपयोग को अनिवार्य कर दिया है और यदि डब्ल्यूएमएम के निष्पादन में सेंसर पेवर का उपयोग नहीं किया जाता है, तो एसओआर 2025 में ₹ 100 प्रति घन मीटर की दर से कटौती की एक नई मद लागू की है।</p>	<p>समाधान किया गया।</p>
	<p>पुराने एसओआर में, पेड़ों की कटाई को मानक साइट क्लियरिंग गतिविधि के रूप में शामिल किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप कई पेड़ नष्ट हो गए।</p> <p>लेखापरीक्षा ने सड़क किनारे वृक्षारोपण का प्रावधान न किए जाने के मुद्दे को उजागर किया।</p>	<p>एसओआर 2025 में, पेड़ों की कटाई के विकल्प के रूप में पेड़ों को स्थानांतरित करने की व्यवस्था शुरू की गई है। इसके अतिरिक्त, वृक्षारोपण के लिए नई मद जोड़ी गई है और इनका रख-रखाव ठेकेदार की देखरेख में तीन से पाँच वर्षों तक किया जाएगा।</p>	<p>समाधान किया गया।</p>
	<p>लेखापरीक्षा द्वारा निजी विक्रेताओं से बिटुमेन की खरीद के कई मामलों को उजागर किया गया, जिसके परिणामस्वरूप घटिया निष्पादन हुआ।</p>	<p>विभाग ने अब (अप्रैल 2025) यह अनिवार्य कर दिया है कि निष्पादन के लिए प्रयुक्त बिटुमेन सरकारी रिफाइनरी जैसे आईओसीएल, एचपीसीएल, बीपीसीएल आदि से खरीदा जाएगा।</p>	<p>समाधान किया गया।</p>
	<p>एसओआर 2017 से एसओआर 2022 तक मदों की दरों में 17.43 प्रतिशत से 27.95 प्रतिशत तक की वृद्धि के बावजूद, इलेक्ट्रॉनिक सेंसर के साथ स्लिप फॉर्म पेवर फिनिशर के गैर-उपयोग के लिए कटौती क्रमशः डीएलसी और पीक्यूसी के लिए ₹ 150 प्रति घन मीटर और ₹ 350 प्रति घन मीटर थी।</p>	<p>विभाग ने अब एसओआर 2025 में डीएलसी और पीक्यूसी के लिए ऐसी कटौती की दर को बढ़ाकर क्रमशः ₹ 300 प्रति घन मीटर और ₹ 800 प्रति घन मीटर कर दिया है।</p>	<p>अपडेट किया गया।</p>

## 1.2 वित्तीय प्रबंधन

### 1.2.1 वित्तपोषण के प्रकार

सड़कों के निर्माण और उन्नयन से संबंधित कार्य विभाग द्वारा केन्द्रीय सड़क निधि (सीआरएफ), न्यू डेवलपमेंट बैंक (एनडीबी) ऋण, राष्ट्रीय कृषि और ग्रामीण विकास बैंक (नाबार्ड) सहायता और राज्य बजट द्वारा उपलब्ध कराए गए निधि के माध्यम से किए जाते हैं।

#### केन्द्रीय सड़क एवं अवसंरचना निधि (सीआरआईएफ)<sup>7</sup>

सीआरएफ/सीआरआईएफ केन्द्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 की धारा 6 के अंतर्गत निर्मित एक गैर-व्यपगत निधि है जो राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्य सड़कों (विशेषकर आर्थिक महत्व की और अंतरराज्यीय संपर्क प्रदान करने वाली), रेलवे अंडर/ओवर-ब्रिज आदि के विकास और रख-रखाव हेतु पेट्रोल और हाई-स्पीड डीजल की खपत पर केंद्र शासन द्वारा लगाए गए उपकर/कर से प्राप्त होती है। केन्द्रीय सड़क निधि (राज्य सड़कें) नियम, 2014 के अनुसार, सीआरआईएफ के अंतर्गत स्वीकृत परियोजनाओं के लिए परियोजना पूर्ण होने हेतु अधिकतम 24 महीने की अवधि निर्धारित है। सीआरआईएफ द्वारा वित्त पोषित कार्य के निष्पादन के लिए संबंधित क्षेत्र का मुख्य अभियंता नियोक्ता है।

लेखापरीक्षा ने सीआरआईएफ द्वारा वित्तपोषित 43 कार्यों में से तीन की नमूना जांच की।

#### नाबार्ड

भारत सरकार ने 1995-96 के बजट में ग्रामीण अवसंरचना विकास कोष (आरआईडीएफ) की स्थापना की घोषणा की थी। इसे नई ग्रामीण अवसंरचना परियोजनाओं के लिए नाबार्ड द्वारा संचालित किया जाना था, और

<sup>7</sup> 2018 में केन्द्रीय सड़क निधि को केन्द्रीय सड़क अवसंरचना निधि द्वारा प्रतिस्थापित किया गया।

इसका दायरा ग्रामीण अवसंरचना के लगभग सभी महत्वपूर्ण पहलुओं को कवर करने के लिए व्यापक था। संबंधित कार्यपालन यंत्री (ईई) नाबार्ड (आरआईडीएफ) द्वारा वित्त पोषित कार्यों के लिए नियोक्ता होता है।

**नाबार्ड द्वारा वित्तपोषित सड़क कार्यों को राज्य योजना कार्यों के अंतर्गत शामिल किया गया है।**

#### एनडीबी

एनडीबी से प्राप्त धनराशि का उद्देश्य क्षेत्र में बुनियादी ढाँचे को बढ़ाना, आर्थिक विकास को बढ़ावा देना और कनेक्टिविटी में सुधार करना है। इसमें लोक निर्माण विभाग के अधिकार क्षेत्र में 2,000 किलोमीटर मुख्य जिला सड़कों का उन्नयन शामिल है। एनडीबी द्वारा वित्तपोषित इस परियोजना के लिए नियोक्ता, एनडीबी परियोजना के निदेशक हैं।

**लेखापरीक्षा ने नाबार्ड द्वारा वित्तपोषित 18 पैकेजों में से 10 पैकेजों की नमूना जांच की।**

#### अपने राज्य के बजटीय प्रावधान

राज्य अपने बजटीय प्रावधानों के माध्यम से सड़क परियोजनाओं को भी वित्तपोषित करता है।

**लेखापरीक्षा ने राज्य के स्वयं के संसाधनों द्वारा वित्त पोषित 3,844 कार्यों में से 267 कार्यों की नमूना जांच की।**

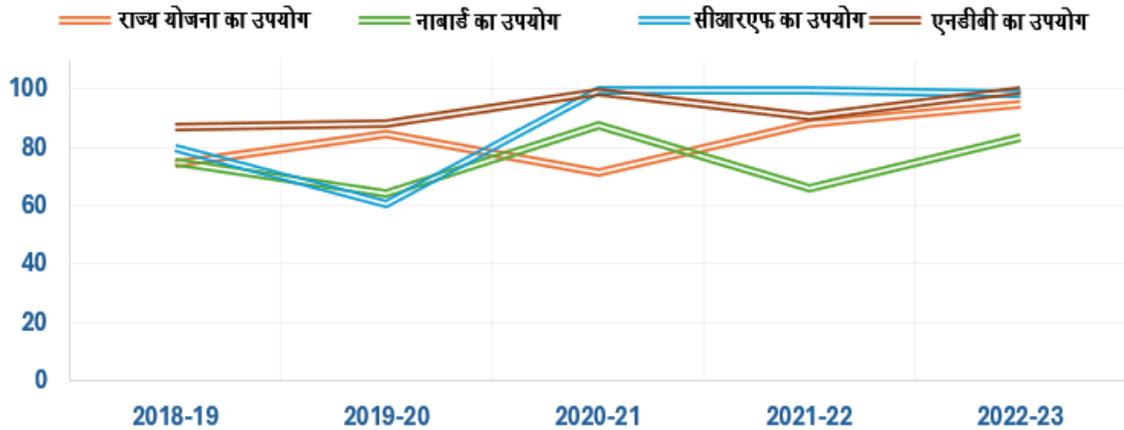
वर्ष 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान मौजूदा सड़कों के निर्माण और विकास के लिए आवंटन और व्यय का वर्षवार विवरण नीचे **तालिका 1.2** में दिया गया है:

**तालिका 1.2: आवंटन और व्यय का विवरण**

वर्ष		2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	कुल (₹ करोड़ में)
राज्य योजना बजट	आवंटन	3,391.50	3,550.69	3,122.24	3,249.47	4,324.66	17,638.56
	व्यय	2,530.85	3,005.52	2,235.47	2,857.27	4,100.46	14,729.57
	उपयोग (प्रतिशत)	74.62	84.65	71.60	87.93	94.82	83.51
सीआरएफ	आवंटन	900	780	480	580	737	3,477
	व्यय	718.71	472.26	479.29	577.74	725.69	2,973.69
	उपयोग (प्रतिशत)	79.75	60.55	99.85	99.61	98.46	85.52
नाबार्ड	आवंटन	362	255	152	167	107	1,043
	व्यय	271.43	163.01	133.01	109.85	89.01	766.31
	उपयोग (प्रतिशत)	74.98	63.93	87.51	65.78	83.19	73.47
एनडीबी	आवंटन	1,238.85	1,659	1,742.31	2,342	1,118.47	8,100.63
	व्यय	1,077.86	1,460.82	1,721.03	2,117.01	1,113.66	7,490.38
	उपयोग (प्रतिशत)	87.00	88.05	98.78	90.39	99.57	92.47
<b>कुल आवंटन</b>		<b>5,892.35</b>	<b>6,244.69</b>	<b>5,496.55</b>	<b>6,338.47</b>	<b>6,287.13</b>	<b>30,259.19</b>
<b>कुल व्यय</b>		<b>4,598.85</b>	<b>5,101.61</b>	<b>4,568.80</b>	<b>5,661.87</b>	<b>6,028.82</b>	<b>25,959.95</b>

(स्रोत: ई-इन-सी, पीडब्ल्यूडी द्वारा प्रदान की गई जानकारी)

चार्ट 1.2: बजट का उपयोग (प्रतिशत में)

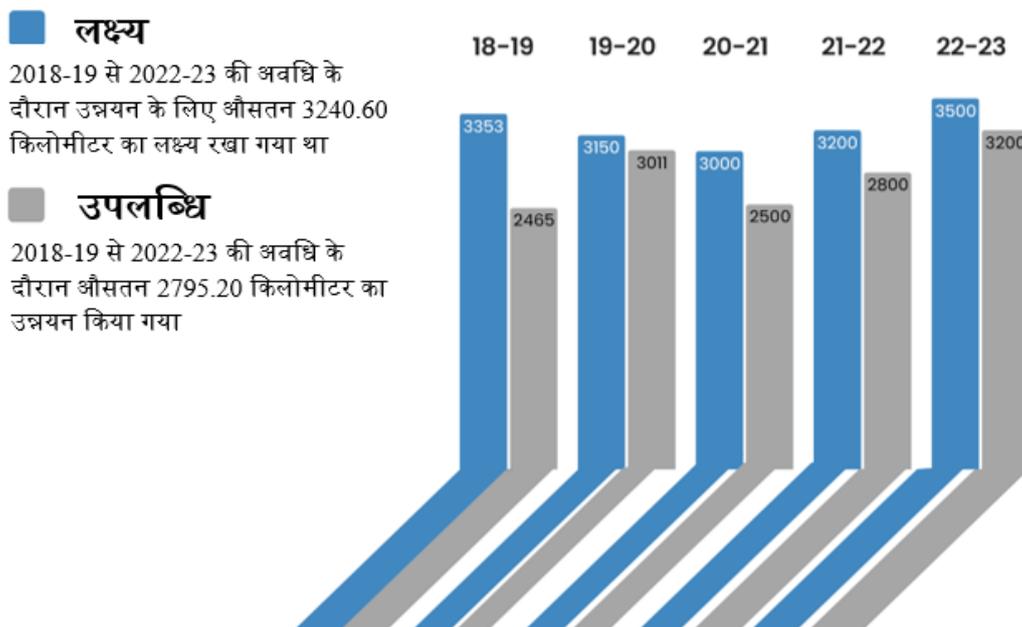


उपरोक्त विवरण से पता चलता है कि निर्दिष्ट अवधि के दौरान वास्तविक उपयोग एनडीबी फंड के लिए लगातार अधिक था, जबकि 2020-21 के बाद से, केंद्रीय सड़क निधि (सीआरएफ) का उपयोग सबसे अधिक था।

प्रमुख अभियंता द्वारा जारी परिपत्र (जनवरी 2018) के अनुसार, सड़कों के निर्माण/नवीनीकरण के लक्ष्य संभाग-वार तय किए जाएंगे और जोन/सर्कल-वार संकलित किए जाएंगे, और तदनुसार उपलब्धियों का उल्लेख किया जाएगा। यह जानकारी प्रत्येक माह की तीसरी तारीख तक प्रमुख अभियंता को प्रस्तुत की जाएगी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि विभाग ने पिछले पाँच वर्षों (2018-19 से 2022-23 तक) में सड़कों के निर्माण और उन्नयन का भौतिक लक्ष्य हासिल नहीं किया है, जैसा कि संभागीय अधिकारियों ने वित्तीय वर्ष की शुरुआत में प्रमुख अभियंता को भेजी अपनी रिपोर्ट में प्रतिबद्ध किया था। लक्ष्य और उपलब्धि का विवरण नीचे चार्ट 1.4 में दिया गया है:

चार्ट 1.3: सड़कों के निर्माण और उन्नयन में कमी



(स्रोत: एमपीपीडब्ल्यूडी की वर्ष 2022-23 की प्रशासनिक रिपोर्ट)

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में, शासन ने स्वीकार किया (जून 2025) कि भूमि अधिग्रहण और वन मंजूरी में देरी से लक्ष्य प्राप्ति में बाधा उत्पन्न हुई। विभाग ने यह भी स्वीकार किया कि साल के अंत में फंड जारी होने से कम उपयोग हुआ। हालाँकि, शासन ने यह भी बताया कि, एक उपचारात्मक उपाय के रूप में, एक परिपत्र जारी किया गया है जिसमें निर्देश दिया गया है कि भूमि अधिग्रहण पूरा होने के बाद ही कार्य आवांठित किए जाने चाहिए।

तथ्य यह है कि विभाग अपने लिए निर्धारित लक्ष्यों को पूरा करने में असमर्थ रहा।

## लेखापरीक्षा निष्कर्ष

### 1.2.2 न्यू डेवलपमेंट बैंक ऋणों का उपयोग

न्यू डेवलपमेंट बैंक (एनडीबी), शंघाई द्वारा वित्त पोषित सड़क परियोजनाओं के कार्यान्वयन की निगरानी के लिए 2018 में सीई, एनडीबी बनाया गया है। एनडीबी ने मध्यप्रदेश राज्य (संप्रभु परियोजना वित्त सुविधा के तहत) के लिए तीन ऋणों को निम्नानुसार अनुमोदित किया है:

ऋण खाता संख्या 16IN02	एमपीआरडीसी को 350 मिलियन अमेरिकी डॉलर
ऋण खाता संख्या 18IN02	मध्यप्रदेश शासन, लोक निर्माण विभाग (भवन एवं सड़क) को 350 मिलियन अमेरिकी डॉलर
ऋण खाता संख्या 18IN03	मध्यप्रदेश शासन, लोक निर्माण विभाग (पुल निर्माण प्रभाग) को 175 मिलियन अमेरिकी डॉलर

मध्यप्रदेश मुख्य जिला सड़क परियोजना (ऋण खाता संख्या 18IN02) के लिए, एनडीबी ने भारत सरकार के साथ एक ऋण अनुबंध के माध्यम से 350 मिलियन अमेरिकी डॉलर (30 मार्च 2017) का वित्तपोषण किया, साथ ही मध्यप्रदेश शासन द्वारा 150 मिलियन अमेरिकी डॉलर का समकक्ष वित्त पोषण भी किया। इस परियोजना का उद्देश्य राज्य में कुल 2,143 किलोमीटर एमडीआर (87 सड़कें) सड़कों का उन्नयन और सुधार करना है। भारत गणराज्य ("उधारकर्ता") और एनडीबी के बीच ऋण अनुबंध 5 अक्टूबर 2018 को संपन्न हुआ। इस परियोजना का क्रियान्वयन राज्य शासन द्वारा मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग के माध्यम से किया गया, जिसमें परियोजना निदेशक, एनडीबी, परियोजना कार्यान्वयन एजेंसी के रूप में कार्य कर रहे थे।

ऋण अनुबंध की धारा 2 के अनुसार, एनडीबी के ऋण की अवधि 20 वर्ष थी, जिसमें समझौते पर हस्ताक्षर करने की तिथि से पांच वर्ष की स्थगन अवधि<sup>8</sup> भी शामिल थी।

उधारकर्ता को प्रभावी तिथि के बाद और अंतिम निकासी अनुरोध तिथि से पहले एनडीबी को निकासी अनुरोध<sup>9</sup> प्रस्तुत करना आवश्यक था, जिसमें निकाली गई सभी राशियों का उपयोग केवल हस्ताक्षर करने के बाद और समापन तिथि से पहले किए गए व्यय के लिए किया जाना था, अर्थात्, 05 अक्टूबर 2023।

एनडीबी ऋण के उपयोग से संबंधित मुद्दों पर नीचे चर्चा की गई है।

#### 1.2.2.1 एनडीबी ऋण का अल्प उपयोग

लेखापरीक्षा में पाया गया (मई 2024) कि 2,143 किमी मुख्य जिला सड़कों (एमडीआर) के निर्माण और सुधार के लिए परियोजना के विभिन्न घटकों में एनडीबी ऋण से आवांठित धन का काफी कम उपयोग हुआ था।

<sup>8</sup> वह अवधि जिसमें उधारकर्ता को नियमित भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होती।

<sup>9</sup> "निकासी अनुरोध" का अर्थ एनडीबी को प्रस्तावित निकासी तिथि से कम से कम 15 चीन बैंकिंग दिवस पहले उधारकर्ता के अधिकृत प्रतिनिधि द्वारा प्रस्तुत निकासी के लिए अनुरोध होगा, जो एनडीबी ऋण संवितरण हैंडबुक में निर्धारित प्रारूप और तरीके से होगा (जैसा कि एनडीबी द्वारा समय-समय पर संशोधित किया जा सकता है)।

दिसंबर 2021 में, लोक निर्माण विभाग ने परियोजना की कुल लंबाई को पुनरीक्षित कर 2,000 किमी कर दिया। इसके बाद, राज्य सरकार (अगस्त 2023) ने निर्णय लिया कि 1,860 किमी को एनडीबी ऋण योजना के तहत निष्पादित किया जाएगा, जबकि शेष 140 किमी का पुनर्निर्माण राज्य के बजटीय समर्थन का उपयोग करके किया जाएगा, ताकि 2,000 किमी की कुल परियोजना लंबाई को पूरा करने के एनडीबी के आदेश का पालन किया जा सके। हालाँकि, अद्यतन लक्ष्य के विरुद्ध भी, विभाग केवल 1,823 किमी लंबाई का निर्माण कर सका, जिसके परिणामस्वरूप भौतिक उपलब्धि में 8.85 प्रतिशत की कमी हुई। विभिन्न घटकों में वित्तीय लक्ष्य की कमी 33.16 प्रतिशत से 60.79 प्रतिशत (एनडीबी ऋण के उपयोग में) के बीच थी, जिसे नीचे दिखाया गया है:

व्यय श्रेणी	एनडीबी फंडिंग (मिलियन अमेरिकी डॉलर में)	आज तक किया गया वास्तविक व्यय (मिलियन अमेरिकी डॉलर में)	(मिलियन अमेरिकी डॉलर में)	
			अल्प उपयोग (मिलियन अमेरिकी डॉलर में)	अल्प उपयोग (प्रतिशत)
1	2	3	4=2-3	5=4×100/2
सिविल कार्य और उपकरण	296	197.86	98.14	33.16
पर्यवेक्षण, कंसल्टेंसी और प्रशासन	20	12.51	7.49	37.45
क्षमता निर्माण	4	1.88	2.12	53.00
वित्तपोषण शुल्क (फ्रंट-एंड शुल्क)	0.875	0.88	-0.005	-0.57
आकस्मिक	29.125	11.42	17.705	60.79
<b>कुल</b>	<b>350</b>	<b>224.55</b>	<b>125.45</b>	<b>35.84</b>

चूंकि विभाग निर्धारित ऋण अवधि के भीतर अनुमानित सड़क की लंबाई को पूरा करने में असमर्थ था, इसलिए दिसंबर 2023 में 30 मिलियन अमेरिकी डॉलर (₹ 249.54 करोड़)<sup>10</sup> की राशि (ऋण बचत के रूप में) समर्पित कर दी गई।

कुल यूएस \$ 350 मिलियन में से 30 मिलियन यूएस डॉलर का समर्पित न केवल परियोजना कार्यान्वयन में अक्षमताओं को इंगित करता है, बल्कि इससे टालने योग्य लागतें, जिनमें प्रतिबद्धता शुल्क और अतिरिक्त फ्रंट-एंड शुल्क भी शामिल हुई हैं।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में, शासन ने इस तथ्य को स्वीकार किया और कहा कि सड़क की लंबाई, मुद्रा विनिमय दरों, कोविड-19 आदि के विलंब के कारण धनराशि समर्पित की गई थी।

उत्तर पुष्टि करता है कि विभाग इच्छित उद्देश्य के लिए ऋण राशि का समय पर उपयोग करने में विफल रहा।

### 1.2.2.2 क्षमता निर्माण में निधि का अल्प उपयोग

एनडीबी द्वारा वित्तपोषित परियोजना का उद्देश्य परियोजना क्रियान्वयन एजेंसी (इस मामले में पीडब्ल्यूडी) की क्षमता को मजबूत करना था, जिसके तहत संगठन की संरचना और मानव संसाधनों को अनुकूलित करने, पीडब्ल्यूडी के आंतरिक सड़क डिजाइन के लिए सॉफ्टवेयर और हार्डवेयर को अद्यतन करने, तथा सामग्री परीक्षण के लिए अत्याधुनिक प्रयोगशाला की स्थापना करने की पहल का समर्थन किया गया।

<sup>10</sup> \$ 1 = ₹ 83.1802 पर गणना (दिसंबर 2023 की विनिमय दर के आधार पर)। कम उपयोग की गई पूरी राशि समर्पित नहीं की गई।

350 मिलियन यूएसडी में से 4 मिलियन यूएसडी (₹ 26.00 करोड़ के समतुल्य) को क्षमता निर्माण हेतु आवंटित किए गए थे। लेखापरीक्षा ने (मई 2024) ने पाया कि विभाग ने वर्ष 2018 में "ट्रांसफॉर्मेशन ऑफ पीडब्ल्यूडी" परियोजना आरंभ की, जिसका उद्देश्य संस्थागत सुधारों एवं सूचना प्रौद्योगिकी के माध्यम से लोक निर्माण विभाग के कार्यप्रणाली में सुधार करना था। उक्त उद्देश्य के लिए विभाग ने परामर्शदाता संस्था मेसर्स केपीएमजी एडवाइजरी सर्विसेज प्रा. लि. को ₹ 12.22 करोड़ की लागत पर नियुक्त किया (वास्तविक भुगतान ₹ 13.79 करोड़ किया गया)। प्रमुख अभियंता ने (मार्च 2022) पीडब्ल्यूडी ट्रांसफॉर्मेशन परियोजना के लिए शासन से मार्गदर्शन प्राप्त करने हेतु केपीएमजी एडवाइजरी सर्विसेज की अनुशंसाओं की विस्तृत रिपोर्ट शासन को प्रेषित की।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि विभाग शेष धनराशि का उपयोग करने में विफल रहा और मेसर्स केपीएमजी की सिफारिशों पर कार्रवाई नहीं की। इन सिफारिशों में विभिन्न संस्थागत और तकनीकी सुधार शामिल थे। इसमें कार्य एवं लेखा प्रबंधन प्रणाली, सड़क परिसंपत्ति प्रबंधन प्रणाली, एकीकृत परियोजना प्रबंधन प्रणाली, आदि शामिल थे। इस प्रकार, ₹ 13.79 करोड़ की लागत से बाहरी परामर्शदाता को नियुक्त करने पर किया गया पूरा व्यय निष्फल रहा। क्षमता निर्माण के लिए उपलब्ध शेष धनराशि (अर्थात्, ₹ 12.21 करोड़) खर्च नहीं की गई और अंततः उसे वापस कर दिया गया, क्योंकि ऋण अवधि समाप्त हो गई और एनडीबी द्वारा कोई विस्तार नहीं दिया गया।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने बताया कि परियोजना निष्पादन में विलंब के कारण क्षमता निर्माण संबंधी पहलें राज्य निधि से की गईं। यह भी अवगत कराया गया कि परामर्शदाता की कुछ अनुशंसाएँ अभी भी विचाराधीन है। इसके अतिरिक्त, 13 क्षेत्रीय प्रयोगशालाओं का उन्नयन किया जा चुका है तथा कार्य प्रगति की निगरानी के लिए एक आईपीएमएस पोर्टल विकसित किया जा रहा है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि परियोजना के मुख्य उद्देश्यों की प्राप्ति कार्य निष्पादन में विलंब के कारण नियोजित समयावधि के भीतर नहीं हो सकी। यद्यपि क्षमता निर्माण तथा आईपीएमएस पोर्टल के विकास जैसी पहलें सकारात्मक हैं, परंतु ये मूल परियोजना योजना का हिस्सा नहीं थीं तथा इन्हें राज्य निधियों से क्रियान्वित किया गया। इसके अतिरिक्त, परामर्शदाता की अनुशंसाओं का केवल प्रारम्भिक या आंशिक क्रियान्वयन, वह भी निश्चित समय-सीमा के बिना, क्षमता निर्माण की प्रभावशीलता को कमजोर करता है।

### 1.2.2.3 एनडीबी को प्रतिबद्धता शुल्क का परिहार्य भुगतान

एनडीबी अपने उधारकर्ताओं के ऋणों के भुगतान हेतु पर्याप्त तरलता बनाए रखने की लागत को वहन करने के लिए एक प्रतिबद्धता शुल्क लगाता है। यह प्रतिबद्धता शुल्क असंवितरित शुद्ध ऋण शेष के उपार्जित भाग पर लगाया जाता है। यह शुल्क ऋण समझौते पर हस्ताक्षर के 60 दिन बाद प्रभावी होता है।

ऋण समझौते की धारा 3.3 के अनुसार, उधारकर्ता द्वारा देय प्रतिबद्धता शुल्क ऋण समझौते पर हस्ताक्षर की तिथि से 60 दिनों के भीतर 0.25 प्रतिशत होगा। इसके अतिरिक्त, यदि ऋण समझौते पर हस्ताक्षर की तिथि के बाद पहले, दूसरे और तीसरे वर्ष के अंत में वितरित राशि ऋण राशि के क्रमशः 15 प्रतिशत, 45 प्रतिशत और 85 प्रतिशत से अधिक हो जाती है, तो प्रतिबद्धता शुल्क शून्य होगा।

प्रतिबद्धता शुल्क, उधारकर्ता द्वारा ब्याज भुगतान तिथि पर देय होगा, जो प्रतिबद्धता शुल्क देय होने की तिथि के तुरंत बाद होगा।

लेखापरीक्षा ने देखा (मई 2024) कि ऋण वितरण में निर्धारित समय-सीमा की तुलना में बार-बार चूक हो रही थी। धीमी प्रगति<sup>11</sup> के कारण, वितरण में चूक हुई जिसके परिणामस्वरूप अंततः ₹ 8.71 करोड़ के प्रतिबद्धता शुल्क का अनुचित भुगतान हुआ। यदि वितरण समय पर, निर्धारित समय-सीमा के अनुसार किया जाता, तो इन प्रतिबद्धता शुल्कों से बचा जा सकता था।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में, शासन ने इस तथ्य को स्वीकार किया तथा बताया कि सड़क लंबाई में कटौती, कोविड-19 के कारण विलंब आदि के चलते अपेक्षित कार्य प्रगति हासिल नहीं की जा सकी।

तथापि, तथ्य यह है कि ₹ 8.71 करोड़ के प्रतिबद्धता शुल्क का अनावश्यक भुगतान किया गया था।

#### 1.2.2.4 अयोग्य सड़क की लंबाई के निष्पादन के लिए एनडीबी निधि का अनियमित विचलन

एनडीबी परियोजनाओं के क्रियान्वयन हेतु दिशानिर्देश में केवल एमडीआर के उन्नयन का प्रावधान है।

लेखापरीक्षा ने (जुलाई 2023) में यह पाया कि छः एमडीआर सड़कों (पैकेज-14, नर्मदापुरम में पाँच एमडीआर तथा पैकेज-12, विदिशा में एक एमडीआर) के प्रकरण में, 103.500 किमी एमडीआर सड़क लंबाई के विरुद्ध लोक निर्माण विभाग द्वारा 127.658 किमी सड़क का निर्माण किया गया। इससे स्पष्ट होता है कि 24.158 किमी गैर- एमडीआर सड़क का निर्माण एनडीबी निधियों का उपयोग करके किया गया, जो एनडीबी ऋण शर्तों का उल्लंघन है और इससे एमडीआर सड़कों के निर्माण हेतु निर्धारित एनडीबी निधियों की ₹ 15.80 करोड़<sup>12</sup> की राशि का विचलन हुआ।

इंगित किए जाने पर शासन द्वारा कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की गई। हालांकि, परियोजना प्रबंधक, एनडीबी नर्मदापुरम ने (जून 2023) यह बताया कि डीपीआर परामर्शदाता ने सभी सड़कों के डीपीआर तैयार किए, जिन्हें निदेशक, एनडीबी परियोजनाओं द्वारा तकनीकी स्वीकृति प्रदान की गई है। कार्यों का निष्पादन डीपीआर में निर्दिष्ट प्रावधानों के अनुसार ही किया गया है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि बढ़ाई गई सड़क लंबाइयों को एमडीआर के रूप में वर्गीकृत नहीं किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप एनडीबी को असत्य जानकारी प्रदान की गई।

#### 1.2.2.5 डीपीआर परामर्शदाता को सामाजिक और पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन के कार्य के लिए अनुचित अतिरिक्त भुगतान

लोक निर्माण विभाग द्वारा तैयार किए गए डीपीआर परामर्शदाता के लिए आरएफपी दस्तावेज में सामाजिक और पर्यावरणीय प्रभाव आकलन की आवश्यकताएँ शामिल हैं। परामर्शदाता को पर्यावरणीय संवेदनशीलता, सामाजिक और आर्थिक कारकों, गरीबी और बेरोजगारी के स्तर, तथा प्रारंभिक आकलन में पहचानी गई अन्य चिंताओं एवं मूल निवासियों व पुनर्वास के लिए विकास योजनाओं जैसे मानदंडों के आधार पर परियोजनाओं का मूल्यांकन और रैंकिंग करनी होगी। ये आंकलन सरकारी अनुमोदन से पहले परियोजना रैंकिंग के लिए महत्वपूर्ण हैं।

लेखापरीक्षा ने देखा (मई 2024) कि विभाग ने अतिरिक्त सामाजिक एवं पर्यावरणीय मूल्यांकन कार्य के लिए पूर्वव्यापी अनुमोदन प्रदान किया। यह अनुमोदन तीन विशिष्ट पैकेजों (पैकेज 01, इंदौर; पैकेज 02, भोपाल; तथा पैकेज 03, जबलपुर) के लिए ₹ 5,428 प्रति किमी (₹ 4,600 प्रति किमी + 18 प्रतिशत जीएसटी) की दर से प्रदान किया गया।

<sup>11</sup> जैसा कि इस प्रतिवेदन के अध्याय 3 की कंडिका 3.2.9 में विस्तृत रूप से बताया गया है।

<sup>12</sup> 24.158 किमी × ₹ 65,40,832 प्रति किमी

डीपीआर परामर्शदाता के लिए आरएफपी में पहले से ही निर्दिष्ट प्रावधानों के बावजूद, विभाग द्वारा इन तीनों पैकेजों के लिए सामाजिक एवं पर्यावरणीय प्रभाव आंकलन कार्य के लिए ₹ 1.13 करोड़ (₹ 96.15 लाख + 18 प्रतिशत जीएसटी) का अतिरिक्त भुगतान किया। इसके परिणामस्वरूप डीपीआर परामर्शदाता को ₹ 1.13 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान हुआ।

निर्गम सम्मेलन में शासन ने (जून 2025) बताया कि डीपीआर परामर्शदाताओं के लिए आरएफपी का मसौदा लोक निर्माण विभाग की विशेषज्ञ टीम द्वारा तैयार किया गया था, तथा इसमें सामाजिक और पर्यावरणीय पहलुओं हेतु प्रावधानों का अभाव था। मुख्य अभियंता ने भी यह उल्लेख किया कि परियोजना के लिए एनडीबी वित्त पोषण की आवश्यकता के तहत सामाजिक एवं पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन अनिवार्य था, जिसे बाद में मध्यप्रदेश शासन के अनुमोदन (फरवरी 2019) उपरांत लोक निर्माण विभाग के निर्देश दिनांक 19 सितम्बर 2018 में सम्मिलित किया गया।

यह उत्तर तथ्यात्मक रूप से गलत है, क्योंकि परामर्शदाता के लिए आरएफपी दस्तावेजों में पर्यावरणीय संवेदनशीलता आकलन और सामाजिक एवं आर्थिक कारकों सहित महत्वपूर्ण पहलुओं को स्पष्ट रूप से संबोधित किया गया था। इसके अलावा, आरएफपी में निर्दिष्ट परियोजना रैंकिंग मानदंडों में परियोजना चयन में पर्यावरणीय संवेदनशीलता के मूल्यांकन पर जोर दिया गया था। इसलिए, सामाजिक और पर्यावरणीय चिंताओं का समाधान करना डीपीआर परामर्शदाता के कार्यक्षेत्र के अंतर्गत आता था।

#### 1.2.2.6 वन मंजूरी और भूमि अधिग्रहण का अनियमित भुगतान

एनडीबी की परियोजना मूल्यांकन रिपोर्ट, 2022 के अनुसार, किसी भी उप-परियोजना<sup>13</sup> के लिए भूमि अधिग्रहण या पुनर्वास और पुनर्स्थापन संबंधी मुद्दों की परिकल्पना नहीं की गई थी और उप-परियोजना की कोई भी सड़क वन्यजीव अभयारण्यों या मूल निवासियों के आवासों से होकर नहीं गुजरती थी।

लेखापरीक्षा ने (जून 2024) में यह पाया कि एनडीबी परियोजना के पैकेज 03 एवं पैकेज 09 में क्रमशः 10 प्रतिशत तथा 39 प्रतिशत सड़क लंबाई वन क्षेत्र से होकर गुजर रही थी। चूंकि इन सड़कों को सिंगल लेन से इंटरमीडिएट लेन में चौड़ा किया जाना था, अतः उपलब्ध रास्ते के अधिकार (आरओडब्ल्यू) से अतिरिक्त भूमि की आवश्यकता थी। इस हेतु विभाग द्वारा वन क्षेत्र में भूमि अधिग्रहण के लिए वन विभाग को भुगतान किया गया। तथापि, भूमि अधिग्रहण हेतु राज्य निधियों का उपयोग किए जाने के बजाय ₹ 4.50 करोड़ की राशि का अनुचित व्यय एनडीबी निधि से किया गया, जैसा कि नीचे तालिका 1.3 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.3: वन मंजूरी और भूमि अधिग्रहण के लिए भुगतान का विवरण

क्र. सं.	भुगतान किया गया	सड़क का नाम	राशि (₹ में)
<b>पैकेज संख्या 03 (रतलाम)</b>			
1.	कैम्पा <sup>14</sup>	रतलाम-मोरवानी-उमर-रावटी-बाजना रोड	87,66,871
<b>पैकेज संख्या 09 (ग्वालियर)</b>			
2.	कैम्पा	करिया से आरोन वाया गोलारघाटी रोड	1,48,05,693
3.	कैम्पा	नयागांव चिनोर रोड	1,03,30,637
4.	कैम्पा	नयागांव चिनोर रोड	9,41,859
5.	एमपी टाइगर फाउंडेशन सोसाइटी	पनिहार - पगारा रोड	97,85,770
6.	भूमि अधिग्रहण अधिकारी	करिया से आरोन वाया गोलारघाटी रोड	4,00,000
<b>कुल</b>			<b>4,50,30,830</b>

(स्रोत: निदेशक, एनडीबी परियोजना, मध्यप्रदेश द्वारा प्रदान की गई जानकारी)

<sup>13</sup> दुर्घटना ब्लैकस्पॉट के निकट संरक्षण के ज्यामितीय सुधार से संबंधित मामूली भूमि आवश्यकताओं को छोड़कर।

<sup>14</sup> प्रतिपूरक वनीकरण कोष प्रबंधन और योजना प्राधिकरण।

निर्गम सम्मेलन में विभाग ने बताया (जून 2025) कि इन पैकेजों में भूमि अधिग्रहण के लिए कोई भुगतान नहीं किया गया। केवल वन विभाग के मानदंडों के अनुसार कैम्पा के लिए भुगतान किया गया है, जिसका उद्देश्य वनीकरण और पुनर्जनन गतिविधियों को बढ़ावा देना था, ताकि गैर-वनीय उपयोगों के लिए हस्तांतरित वन भूमि की भरपाई की जा सके। यह एक अंतर-विभागीय निधि लेनदेन था जो वन नियमों के अंतर्गत आता है और इसे भूमि अधिग्रहण नहीं माना जा सकता। इस प्रकार, भुगतान अनियमित नहीं था।

उत्तर तथ्यात्मक रूप से गलत है। कैम्पा के लिए भुगतान सड़कों के रास्ते के अधिकार के लिए वन भूमि के उपयोग हेतु प्रतिपूरक वनीकरण के लिए किया गया था। इसकी गणना वन भूमि के शुद्ध वर्तमान मूल्य (जिसका उपयोग किया जा रहा है) के आधार पर की जाती है और इसलिए एनडीबी वित्त पोषण के अंतर्गत अनुमत नहीं है।

## अन्य मुद्दे

### 1.2.2.7 सड़कों के पूर्णता में कमी

लेखापरीक्षा ने (मार्च 2023 एवं जून 2024) में यह देखा कि वर्ष 2017 से 2023 के मध्य 286 कार्यों में से 240 कार्यों को 18 दिनों से लेकर 2,155 दिनों तक की देरी से पूर्ण किया गया, जिनमें औसत देरी 424 दिन थी। परिणामस्वरूप, सड़क कार्यों की समयबद्ध पूर्णता में 72.73 प्रतिशत से 96.77 प्रतिशत तक की कमी रही।

इन 286 कार्यों में से तीन कार्य ईपीसी परियोजनाओं के थे। लेखापरीक्षा ने यह पाया कि तीन में से दो ईपीसी अनुबंध निर्धारित पूर्णता तिथि से पूर्व ही पूर्ण कर लिए गए, जिसके परिणामस्वरूप समय से पूर्व कार्य पूर्ण करने पर ईपीसी ठेकेदारों को बोनस का भुगतान किया गया।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में, शासन ने इस तथ्य को स्वीकार किया तथा बताया कि वर्ष 2023 एवं उसके उपरांत कार्य प्रगति में सुधार हुआ है।

उत्तर से पुष्टि होती है कि विभाग लेखापरीक्षा अवधि के दौरान किये गये कार्यों को समय पर पूरा करने में विफल रहा।

### 1.2.3 लाभ लागत अनुपात के आकलन के बिना सड़क कार्यों को लेना

आईआरसी: एसपी:30-2009 (राजमार्ग परियोजनाओं के आर्थिक मूल्यांकन पर मैनुअल) के प्रावधानों के अनुसार, सड़क अवसंरचना परियोजनाओं के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करते समय प्रस्तावित निवेशों की आर्थिक व्यवहार्यता का आकलन करने हेतु लाभ-लागत अनुपात (बीसीआर) का उपयोग करते हुए आर्थिक मूल्यांकन शामिल होना चाहिए। आर्थिक प्रकरण का विभाग (डीईए) बहुपक्षीय ऋण निधियों के लागत-प्रभावी उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए बाह्य सहायता प्राप्त परियोजनाओं (ईएपी) में आर्थिक विश्लेषण को शामिल करना भी अनिवार्य करता है।

मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग (एमपीपीडब्ल्यूडी) द्वारा जारी प्रस्तावों के लिए अनुरोध (आरएफपी) की लेखापरीक्षा जाँच से पता चला है कि आरएफपी में बीसीआर की गणना या आर्थिक मूल्यांकन के किसी अन्य रूप को अनिवार्य करने वाला कोई प्रावधान नहीं था। परामर्शदाता के संदर्भ की शर्तें (टीओआर) मुख्य रूप से यातायात अनुमान, इंजीनियरिंग सर्वेक्षण और लागत अनुमान जैसे तकनीकी पहलुओं पर केंद्रित थीं, लेकिन उनमें आर्थिक व्यवहार्यता आकलन शामिल नहीं थे।

परामर्शदाताओं द्वारा प्रस्तुत डीपीआर में किसी भी प्रस्तावित सड़क कार्यों के लिए बीसीआर विश्लेषण या आर्थिक औचित्य शामिल नहीं था। इसके विपरीत, मध्यप्रदेश सड़क विकास निगम (एमपीआरडीसी) द्वारा कार्यान्वित एडीबी-वित्तपोषित परियोजनाओं के अंतर्गत तैयार की गई डीपीआर में मूल्यांकन मानदंडों के अनुरूप विस्तृत बीसीआर अनुपात आंकलन शामिल

थे, जो समान परियोजना उद्देश्यों और वित्तीय स्रोतों के बावजूद, लोक निर्माण विभाग के अंतर्गत ईएपी के क्रियान्वयन में असमान प्रथाओं का संकेत देते हैं।

बीसीआर विश्लेषण की अनदेखी, खासकर एनडीबी-वित्तपोषित परियोजनाओं में, योजना और प्राथमिकता निर्धारण में एक बड़ी चूक को दर्शाती है, जिससे सड़क परियोजनाओं के चयन में पारदर्शिता और आर्थिक औचित्य कमजोर होता है। यह कार्यान्वयन एजेंसी द्वारा आरएफपी तैयार करने और डीपीआर समीक्षा, दोनों के दौरान आंतरिक नियंत्रण की कमी को भी दर्शाता है।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में, शासन ने आर्थिक व्यवहार्यता और व्यवस्थित विस्तार सुनिश्चित करने के लिए, शासन द्वारा निगरानी की जाने वाली, लाभ-लागत अनुपात (बीसीआर) विश्लेषण के आधार पर सड़क परियोजना को प्राथमिकता देने वाले मास्टर प्लान को अंतिम रूप देने की सिफारिश को स्वीकार कर लिया।

शासन की ओर से आवश्यक कार्रवाई अभी भी प्रतीक्षित है (जुलाई 2025)।

#### 1.2.4 यूटिलिटी शिफ्टिंग पर केंद्रीय सड़क निधि का दुरुपयोग

सीआरएफ नियम, 2014 के साथ पठित स्वीकृत आदेश जारी करने के लिए सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के मानक मानदंडों के अनुसार, भूमि अधिग्रहण और यूटिलिटी शिफ्टिंग की लागत राज्य शासन द्वारा वहन की जानी है और इसे सीआरएफ/सीआरआईएफ निधि से नहीं लिया जा सकता। सीआरआईएफ दिशानिर्देश (जनवरी 2020) भी दोहराते हैं कि केंद्रीय अंशदान के अंतर्गत ऐसे व्यय अनुमेय नहीं हैं।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि (अगस्त 2023 और अक्टूबर 2023 के बीच) दो संभागों (ग्वालियर एवं देवास) की दो सड़कों<sup>15</sup> के लिए सीआरआईएफ से क्रमशः ₹ 48.00 लाख और ₹ 108.54 लाख का भुगतान विद्युत खंभों के स्थानांतरण के लिए और ₹ 161.88 लाख<sup>16</sup> का भुगतान वन क्षेत्र में भूमि अधिग्रहण के लिए किया गया, जो कि सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के जनवरी 2020 के स्वीकृति आदेश का उल्लंघन है। इसके अलावा, विभाग ने रास्ते के अधिकार की उपलब्धता और यूटिलिटी शिफ्टिंग को प्रमाणित करते समय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को गलत जानकारी दी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 3.18 करोड़ की सीआरआईएफ राशि का अनियमित व्ययवर्तन हुआ।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने ग्वालियर संभाग में शिवपुरी लूप से शीतला माता-चिनोर-डबरा रोड के संबंध में कहा कि कार्य को चालू रखने के लिए भुगतान किया गया। हालाँकि, धनराशि पहले ही स्वीकृत हो चुकी थी लेकिन तकनीकी समस्याओं के कारण ट्रांसफर-एंटी नहीं की जा सकी। हालाँकि, देवास संभाग में सीआरआईएफ के तहत मक्सी बायपास से भोपाल तिराहा तक के कार्य के संबंध में कोई टिप्पणी नहीं की। हालाँकि, कार्यपालन यंत्री, देवास ने बताया (अक्टूबर 2013) कि यूटिलिटी शिफ्टिंग का कार्य मुख्य अभियंता, उज्जैन के निर्देशों के अनुसार अनुबंध में शामिल किया गया था। यह ईपीसी अनुबंध के कार्य के दायरे में था। ईपीसी अनुबंध की अनुसूची बी-1 के अनुसार, यूटिलिटी शिफ्टिंग और पेड़ों की कटाई का काम सिविल ठेकेदार द्वारा किया जाना था। व्यय ठेकेदार द्वारा वहन किया जाना था और इसलिए यूटिलिटी शिफ्टिंग की मद को कार्य के दायरे में लिया गया और भुगतान किया गया।

<sup>15</sup> शिवपुरी लूप से शीतलामाता-चिनोर-डबरा रोड, ग्वालियर और मक्सी बायपास चौराहा से भोपाल चौराहा तक छः लेन वाली सड़क।

<sup>16</sup> शिवपुरी लूप से शीतलामाता-चिनोर-डबरा रोड।

उत्तर स्वीकार्य नहीं हैं क्योंकि सीआरआईएफ दिशानिर्देशों और सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के स्वीकृति आदेशों के अनुसार, आकस्मिक और यूटिलिटी शिफ्टिंग पर व्यय राज्य शासन द्वारा वहन किया जाना था।

### 1.2.5 निधियों की अनुपलब्धता के कारण समय में वृद्धि

मध्यप्रदेश निर्माण विभाग नियमावली के पैरा 2.120 के अनुसार, नीचे दिए गए प्रावधानों को छोड़कर, प्रशासनिक स्वीकृति प्राप्त होने और धनराशि आवंटित होने तक कोई भी कार्य प्रारंभ नहीं किया जाएगा, या उससे संबंधित कोई भी दायित्व वहन नहीं किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, मध्यप्रदेश शासन के वित्त विभाग ने मध्यप्रदेश के निर्माण विभागों को निर्देश जारी किए हैं (मई 2009) कि ₹ एक करोड़ से अधिक लागत वाले कार्यों के लिए निविदाएँ वित्तीय संसाधनों की उपलब्धता सुनिश्चित होने के बाद ही आमंत्रित की जाएँ।

लेखापरीक्षा ने देखा (मई 2023 से मार्च 2024 तक) कि 17 संभागों के 33 सड़क कार्यों में, जिनमें ₹ 319.62 करोड़ (परिशिष्ट 1.2) का व्यय शामिल था, धन की अनुपलब्धता के कारण कार्यों के पूरा होने में 60 दिनों से लेकर 1,046 दिनों तक का विलम्ब हुआ। हालाँकि, प्रमुख अभियंता कार्यालय द्वारा उपलब्ध कराए गए आँकड़ों से, लेखापरीक्षा ने पाया कि 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान आवंटन में आवर्ती बचत हुई। इससे संकेत मिलता है कि संभागीय कार्यालयों को वर्ष के दौरान पर्याप्त आवंटन उपलब्ध नहीं कराया गया था, या वर्ष के अंत में अतिरिक्त आवंटन प्रदान किया गया था, जो कि कमजोर वित्तीय प्रबंधन को दर्शाता है।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में, शासन ने इस तथ्य को स्वीकार किया और बताया कि विलंब कई अवसरों पर निधियों की अनुपलब्धता के कारण हुआ।

तथापि, तथ्य यह है कि विभाग में वित्तीय प्रबंधन की कमी विद्यमान है।

### 1.2.6 अवास्तविक अनुमान के कारण तकनीकी स्वीकृति में संशोधन

मध्यप्रदेश वित्तीय संहिता के अनुसार, सभी व्यय सक्षम प्राधिकारी की उचित स्वीकृति से और स्वीकृत सीमा के भीतर किए जाने चाहिए। यदि कोई बचत होती है, तो उसे सरकार को समर्पित कर दिया जाएगा और सक्षम अनुमोदन के बिना उसका उपयोग अन्य गैर-स्वीकृत कार्यों/मदों में नहीं किया जाएगा। मध्यप्रदेश निर्माण विभाग नियमावली के पैरा 2.006 के अनुसार, प्रत्येक कार्य के लिए सक्षम प्राधिकारी की 'तकनीकी स्वीकृति' (टीएस) हेतु एक विस्तृत अनुमान तैयार किया जाना चाहिए और यह स्वीकृत व्यय से अधिक नहीं होना चाहिए।

लेखापरीक्षा में उपरोक्त निर्देशों के उल्लंघन के निम्नलिखित उदाहरण पाए गए:

<b>पैरा 1.2.6.1</b>	10 संभागों के 15 कार्यों (परिशिष्ट 1.3) में, स्वीकृत अनुमानों में मौजूद ₹ 19.13 करोड़ मूल्य के 93 मदों को निष्पादित नहीं किया गया या कम मात्रा में निष्पादित किया गया, जबकि ₹ 67.35 करोड़ मूल्य के 177 अतिरिक्त मदों/अत्यधिक मात्राओं को विभाग द्वारा निष्पादित किया गया जो की स्वीकृत अनुमानों में मौजूद नहीं थे।
<b>पैरा 1.2.6.2</b>	सभी 15 कार्यों में फिल्टर मीडिया की 76 गैर-बीओक्यू मदें, नींव में पीसीसी एम 15, आरसीसी रेलिंग एम 30 ग्रेड, सीसी रेलिंग एम 30 ग्रेड एचवाईएसडी बार और तटबंध का निर्माण आदि शामिल थे, जिनकी कुल लागत स्वीकृत अनुमान से ₹ 25.10 करोड़ अधिक थी।

डीपीआर परामर्शदाता (एफआईडीआईसी कार्यों) के लिए आरएफपी के अनुसार, मूल और संशोधित अनुमानों के बीच 15 प्रतिशत से अधिक के अंतर के लिए, डीपीआर कंसल्टेंसी शुल्क के पाँच प्रतिशत के बराबर जुर्माना लगाया जा सकता है।

#### पैरा 1.2.6.3

एनडीबी परियोजनाओं के दो पैकेजों (पैकेज 1 और पैकेज 10) में बीओक्यू के अनुसार स्वीकृत अनुमानों से अधिक ₹ 43.16 करोड़ मूल्य की मदों का निष्पादन किया गया, जबकि ₹ 18.00 करोड़ मूल्य की मदें बीओक्यू में उपलब्ध नहीं थीं, लेकिन उनका निष्पादन किया गया (कुल भिन्नता: 19.22 प्रतिशत)।

#### पैरा 1.2.6.4

एनडीबी परियोजनाओं (डॉ. श्यामा प्रसाद मुखर्जी नगर मार्ग, कोलार, भोपाल) के नए पैकेजों में, मूल अनुमान ₹ 233.14 करोड़ था, जबकि संशोधित टीएस ₹ 302.60 करोड़ की राशि के लिए स्वीकृत किया गया, जो ₹ 69.46 करोड़ (29.79 प्रतिशत) की वृद्धि दर्शाता है। सीडी कार्य (136.29 प्रतिशत वृद्धि), विद्युत पोल शिफ्टिंग (128.12 प्रतिशत वृद्धि), डिस्मंटलिंग (56.72 प्रतिशत वृद्धि) और सीवर लाइन चेंबर (80 प्रतिशत बचत) जैसे मुख्य घटकों में असामान्य भिन्नताएँ देखी गईं। अतिरिक्त कार्य जैसे स्मार्ट सिटी यूटिलिटी शिफ्टिंग, संकेतक और ₹ 49 करोड़ से अधिक मूल्य वृद्धि जो मूल कार्य का हिस्सा नहीं थे और इन्हें बिना संशोधित प्रशासनिक अनुमोदन के, कार्योंतर शामिल किया गया था।

उपरोक्त सभी प्रकरण में, अनुमोदित अनुमानों से महत्वपूर्ण विचलन स्पष्ट रूप से इंगित करते हैं कि अनुमान यथार्थवादी आँकड़ों/सर्वेक्षण पर आधारित नहीं थे। इसके अलावा, यह निविदा प्रक्रिया को भी दूषित करता है, जहाँ अनुबंध मिलने के बाद, L1 बोलीदाता अनुबंध मूल्य में वृद्धि कर सकता है, जिसे विभाग द्वारा संशोधित टीएस के माध्यम से विधिवत अनुमोदित किया जाता है। किसी भी मामले में डीपीआर परामर्शदाता के विरुद्ध कोई कार्रवाई नहीं की गई है, जो संपूर्ण अनुमान और टीएस प्रक्रिया के संशोधन में प्रणालीगत खामियों की ओर भी इशारा करता है। इसकी आगे जाँच और जिम्मेदारी तय करने की आवश्यकता है।

शासन ने उत्तर में बताया (जून 2025) कि ऐसे सभी प्रकरण में संशोधित तकनीकी स्वीकृति प्राप्त कर ली गई थी। एनडीबी परियोजना निदेशक ने बताया कि परियोजना लागत में यह अंतर स्थल की स्थितियों के कारण योजना और रूपरेखा में हुए बदलाव के कारण था, जो डीपीआर परामर्शदाता के मूल कार्यक्षेत्र में नहीं थे।

उत्तर लेखापरीक्षा के उस मत का समर्थन करते हैं कि मूल अनुमान सही तरीके से नहीं बनाए गए थे।

### 1.3 निष्कर्ष

लेखापरीक्षा ने सीआरएफ/सीआरआईएफ, नाबार्ड, एनडीबी और राज्य योजना बजट द्वारा वित्त पोषित सड़क अवसंरचना परियोजनाओं में वित्तीय प्रबंधन की गंभीर कमियों को उजागर किया। पर्याप्त आवंटन का अक्सर पूरा उपयोग नहीं किया गया, जिसके परिणामस्वरूप बचत हुई और कई कार्य क्षेत्र में अकुशलता उजागर हुई। प्रमुख मुद्दों में उपयोगिताओं स्थानांतरण जैसे अनधिकृत उद्देश्यों के लिए धन का दुरुपयोग, और गैर-स्वीकृत वन मंजूरी और भूमि अधिग्रहण पर अनियमित व्यय शामिल थे। एनडीबी ऋणों के कम उपयोग के कारण काफी धनराशि खर्च नहीं हुई और लक्षित सड़क लंबाई का केवल 91.15 प्रतिशत ही पूरा हो सका। इसके अतिरिक्त, परिहार्य प्रतिबद्धता शुल्क और अनुचित अधिक भुगतान भी पाए गए।

अपर्याप्त निधि प्रबंधन और अवास्तविक अनुमानों के कारण परियोजना निष्पादन में देरी और विसंगतियों के कारण अनधिकृत व्यय हुआ।

सड़कों की लंबाई में कमी सड़क नेटवर्क में संभावित परिपूर्णता की ओर इशारा करती है, जिसके परिणामस्वरूप ग्रीनफील्ड नेटवर्क बनाने पर ध्यान केंद्रित करने के बजाय मौजूदा सड़कों का उन्नयन किया जा रहा है। मास्टर प्लान और रणनीतिक योजनाओं के अभाव का अर्थ है कि विभाग के पास राज्य में सड़क कवरेज बढ़ाने या सुधारने के लिए संसाधनों का कुशलतापूर्वक उपयोग करने के बारे में कोई ठोस दृष्टिकोण नहीं है। यह तथ्य कि मध्यप्रदेश शासन ने सड़क नेटवर्क योजना का मूल्यांकन भी नहीं किया है या कोई विजन दस्तावेज तैयार नहीं किया है, जो कि विभाग में दूरदर्शिता के अभाव को दर्शाता है। 1983 से कार्य नियमावली का अद्यतन न होना भी चिंता का विषय है जिसमें तत्काल हस्तक्षेप की आवश्यकता है।

#### 1.4 अनुशंसाएं

अनुशंसा की जाती है कि:

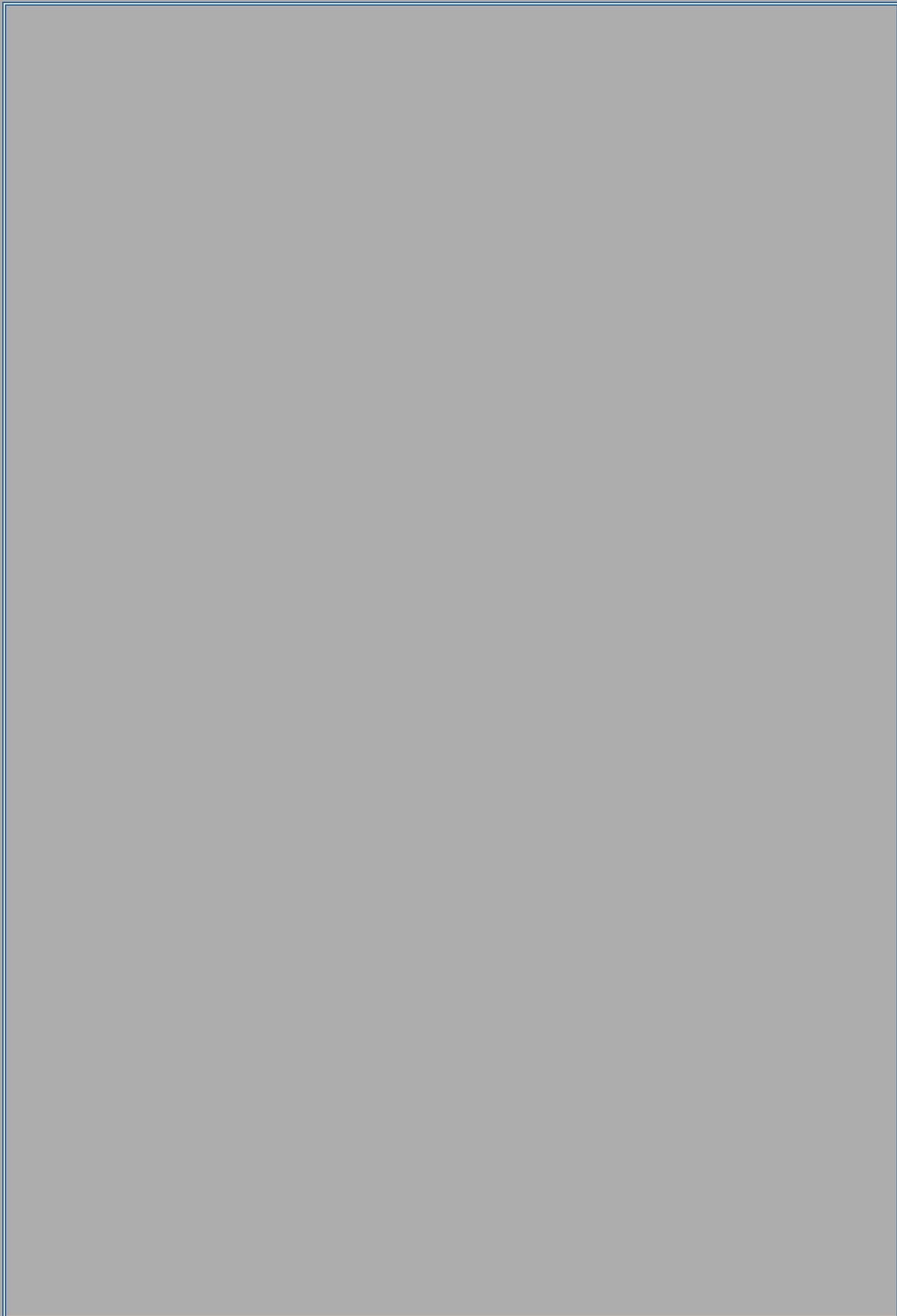
- विभाग को नवीनतम दिशानिर्देशों, आदेशों आदि को शामिल करके एमपी कार्य नियमावली को अद्यतन करने के लिए तत्काल कदम उठाने चाहिए।
- विभाग को परियोजनाओं की आर्थिक व्यवहार्यता सुनिश्चित करने हेतु लाभ-लागत अनुपात (बीसीआर) विश्लेषण के आधार पर सड़क परियोजनाओं को प्राथमिकता देनी चाहिए।
- विभाग को भविष्य की परियोजनाओं में क्षमता निर्माण निधि के प्रभावी उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए जवाबदेही और निगरानी के साथ समयबद्ध योजना के माध्यम से परामर्शदाता की अनुशंसाओं को लागू करना चाहिए।



---

## अध्याय II: योजना - डिजाइन और आकलन

---



## अध्याय II: योजना - डिजाइन और आकलन

### 2.1 परिचय

प्रभावी योजना अवसरंचना परियोजनाओं की सफलता में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है क्योंकि यह सुनिश्चित करने में मदद कर सकती है कि सड़कें समय पर बनाई जाएं, बजट सीमा के भीतर रहें, और गुणवत्ता की आवश्यकताओं को पूरा करें, इस प्रकार कनेक्टिविटी को बढ़ावा देती हैं और क्षेत्रीय सामाजिक-आर्थिक प्रगति को बढ़ावा देती हैं।

सड़क परियोजना में शामिल योजना के चरण इस प्रकार हैं:



निष्पादन लेखापरीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा ने आईआरसी: एस्पपी: 19-2001 के अनुसार प्रत्येक निर्धारित चरण के लिए विभाग द्वारा अपनाई गई प्रक्रियाओं की जांच की।

पालन किया गया ✓ पालन नहीं किया गया ✗ आंशिक रूप से पालन किया गया ⚠ तदनुसार चिन्हित कर लिया गया है।

इनमें से प्रत्येक चरण एक-दूसरे पर निर्भर है और परियोजना की सफलता नियोजन प्रक्रिया के प्रत्येक चरण के उचित और समय पर निष्पादन पर निर्भर करती है।

लेखापरीक्षा ने नियोजन के प्रत्येक चरण में कमियाँ पाईं, जिनके परिणामस्वरूप न केवल समय/लागत में वृद्धि हुई, बल्कि कार्यान्वयन में विलंब भी हुआ या कार्यान्वयन नहीं हुआ, जिससे न केवल राज्य सरकार/भारत सरकार की समग्र अवसंरचना विकास योजना प्रभावित हुई, बल्कि राजकोष को भी हानि हुई। विस्तृत विवरण आगे की कंडिकाओं में दिया गया है।

## 2.2 योजना चरण-I

### 2.2.1 सड़क परिसंपत्ति प्रबंधन प्रणाली (आरएएमएस) और सड़क इतिहास (आरएच) का अभाव

आईआरसी:130-2020 की धारा 5.3.5.2 में प्रावधान है कि सड़क की श्रेणी के आधार पर, पेवमेंट की संरचना से संबंधित आंकड़े आमतौर पर अलग-अलग आवृत्तियों पर एकत्र किए जाते हैं। पेवमेंट की मजबूती से संबंधित आंकड़े तीन से पाँच वर्षों के अंतराल पर एकत्र किए जाते हैं। यह आवृत्ति उन बड़े बदलावों की पहचान करने के लिए पर्याप्त होनी चाहिए जो सड़क रख-रखाव के फैसलों को प्रभावित करेंगे।

लेखापरीक्षा में पाया गया (अप्रैल 2023 से जून 2024) कि सड़क परिसंपत्ति प्रबंधन प्रणाली (रोड एसेट मैनेजमेंट सिस्टम) और सड़क इतिहास अभिलेखों (रोड हिस्ट्री रिकॉर्ड) में न तो ऑफ़लाइन रख-रखाव किया जा रहा था और न ही एमपीपीडब्ल्यूडी में संभागीय कार्यालयों (कार्यपालन यंत्री), नियंत्रण कार्यालयों (सीई) और यहां तक कि एपेक्स ऑफिस (इंजीनियर-इन-चीफ) सहित किसी भी स्तर पर कोई आईटी एप्लिकेशन लागू किया गया है। पेवमेंट संरचना इतिहास, पेवमेंट प्रदर्शन डेटा और सड़कों से संबंधित अन्य आवश्यक ऐतिहासिक अभिलेख जैसे महत्वपूर्ण दस्तावेज पूरी तरह से अनुपस्थित या उपेक्षित पाए गए। इसने विभाग की सूचना, डेटा-आधारित रखरखाव और निवेश संबंधी निर्णय लेने की क्षमता को काफी कम कर दिया है।

इसके अलावा, चूँकि विभाग द्वारा कोई व्यापक सड़क इतिहास नहीं रखा जाता है, इसलिए पहले किए गए सड़क कार्यों की स्थिति, उपयोग और प्रदर्शन पर नज़र रखना चुनौतीपूर्ण हो जाता है। यहाँ तक कि जब एम-40 कंक्रीट और पीएमबी-40 बिटुमेन जैसे उच्च-श्रेणी के विनिर्देशों का उपयोग किया जाता है, तब भी उचित सड़क इतिहास दस्तावेजीकरण के अभाव में क्रस्ट का समय से पहले ही विघटन हो सकता है, जिससे सड़क के निर्धारित डिजाइन जीवन के अंत से पहले ही अनावश्यक उन्नयन करना पड़ सकता है, और इससे अनावश्यक नुकसान हो सकता है।

इन महत्वपूर्ण अभिलेखों के अभाव के कारण रखरखाव गतिविधियों की प्राथमिकताएँ ठीक से तय नहीं हो पाईं, धन का अकुशल आवंटन, और सड़क निर्माण कार्यों का समय से पहले उन्नयन और सुदृढीकरण किया गया। आरएएमएस और आरएच की कमी के कारण खराब नियोजन को उजागर करने वाले कुछ मामले नीचे दिए गए हैं:

#### अमरपाटन-रामपुर रोड, सतना संभाग

हालाँकि यातायात तीन मिलियन स्टैंडर्ड एक्सल (एमएसए) से घटकर दो एमएसए रह गया, फिर भी 2011 में बनी इस सड़क को, दोष दायित्व अवधि (डीएलपी) के एक वर्ष बाद, 2016 में ₹ 30.74 करोड़ की लागत से समय से पहले ही सीसी रोड में अपग्रेड कर दिया गया। 2011 में नियोजित इस सड़क का उपयोगी जीवन कभी प्राप्त नहीं हुआ।

#### झिन्ना-चरकी घाटी रोड, सतना संभाग

अप्रैल 2017 में ₹ 5.72 करोड़ की लागत से कार्य शुरू किया गया था। ₹ 5.12 करोड़ का व्यय करने के बाद, देरी के कारण जून 2022 में कार्य को बंद कर दिया गया। बंद करने के समय, सड़क पूरी तरह से वाहन चलाने योग्य स्थिति में थी (सरफेस वेयरिंग कोर्स पूरा हो चुका था), सिवाय सड़क चिह्नों के, जो दर्शाते हैं कि सड़क अगले 10 वर्षों (डिजाइन अवधि के अनुसार) के लिए उपयोगी थी। हालाँकि, बिना कोई कारण बताए, लोक निर्माण विभाग

	<p>ने सड़क को दो-लेन उन्नयन के लिए एमपीआरडीसी को हस्तांतरित कर दिया। इससे ₹ 5.12 करोड़ का पूरा खर्च व्यर्थ हो गया।</p>
<p><b>पिछोर-दिनारा रोड, शिवपुरी संभाग</b></p>	<p>एमडीआर उन्नत ग्रामीण सड़कें/ओडीआर हैं। पिछोर-दिनारा रोड के मामले में, 22.90 किलोमीटर में से 7.40 किलोमीटर सड़क की लंबाई वन क्षेत्र से होकर गुजरी, जो मूल ग्रामीण सड़क/ओडीआर नहीं थी। ₹ 25.16 करोड़ की लागत से बनाई गई कुल सड़क लंबाई में इस सड़क की लंबाई को शामिल करना अनियमित था। इस सड़क खंड का कभी निर्माण नहीं हुआ और परिणामस्वरूप पिछोर-दिनारा रोड ₹ 15.02 करोड़ का व्यय करने के बाद भी परित्यक्त है।</p>
<p><b>भाऊगढ़-दलौदा-सीतामऊ मार्ग, मंदसौर संभाग</b></p>	<p>₹ 63.94 करोड़ की लागत से कुल 44.20 किलोमीटर लंबी सड़क के लिए एमडीआर उन्नयन कार्य शुरू किया गया। प्रशासनिक अनुमोदन के बाद, लोक निर्माण विभाग ने पाया कि उन्नयन के लिए केवल 12.70 किलोमीटर सड़क ही उपलब्ध थी, क्योंकि शेष 31.50 किलोमीटर सड़क का निर्माण 2017 में ही पीएमजीएसवाई योजना के तहत किया जा चुका था और नवंबर 2020 तक सड़क डीएलपी के अधीन थी। मुख्य अभियंता, उज्जैन ने 2016 में ₹ 16.06 करोड़ की लागत से केवल 12.70 किलोमीटर सड़क का निर्माण कार्य (सीआरएफ द्वारा वित्त पोषित) सौंपा, और उसके बाद, शेष 31.50 किलोमीटर सड़क, जिसका निर्माण हाल ही में पीएमजीएसवाई के तहत किया गया था, को भी डीएलपी की समाप्ति के तुरंत बाद 2021 में (₹ 40.01 करोड़ की लागत से) उन्नयन के लिए शुरू किया गया, जिससे पीएमजीएसवाई के तहत निर्माण की पूरी लागत निष्फल हो गई।</p>
<p><b>असीरघर-धूलकोट-घटाखेड़ी-पंधाना डुल्हार</b></p>	<p>लेखापरीक्षा ने अप्रैल 2024 में पाया कि ठेकेदार वन क्षेत्र से होकर गुजरने वाली सड़क के किनारे क्रॉस ड्रेनेज संरचनाओं का निर्माण पूरा करने में विफल रहा, जबकि यह बीओक्यू के अंतर्गत कार्य के दायरे में शामिल था। अनुबंध को 15 जुलाई 2023 को अंतिम रूप दिया गया, जिससे ₹ 3.98 करोड़ मूल्य की 16 क्रॉस ड्रेनेज संरचनाएँ अधूरी रह गईं। इसके अतिरिक्त, सड़क के दोनों ओर के शोल्डर अपर्याप्त चौड़ाई के साथ बनाए गए थे। ऐसी कमियाँ सड़क के स्थायित्व और जन सुरक्षा को प्रभावित कर सकती हैं।</p>
<p><b>रोडिया-उमरिया-बनगांव-मालतार-मदारनिया-खुरमपुरा (एनडीबी)</b></p>	<p>खरगोन संभाग में एनडीबी पैकेज क्रमांक 06 के तहत 63.82 किलोमीटर सड़क में से 16.76 किलोमीटर वन भूमि से होकर गुजरती है, जहां उपलब्ध राइट ऑफ वे (आरओडब्ल्यू) छः मीटर तक सीमित था। वन विभाग ने उपलब्ध आरओडब्ल्यू के भीतर निर्माण को अनुमति दी थी। हालांकि, जून 2024 और फरवरी 2025 में लेखापरीक्षा ने पाया कि सड़क की माप 5.5 मीटर की पेवमेंट की चौड़ाई और 10 मीटर की संरचना की चौड़ाई के साथ दर्ज की गई थी। हालांकि, भौतिक निरीक्षण के दौरान पाया गया कि पूर्ण निर्माण चौड़ाई के लिए पूर्ण भुगतान किए जाने के बावजूद, शोल्डर का निर्माण अपर्याप्त चौड़ाई के साथ किया गया था। यह न केवल ₹ 7.18 करोड़<sup>17</sup> के अनधिकृत निष्पादन को इंगित करता है, बल्कि सड़क की चौड़ाई के अधूरे निष्पादन के अतिरिक्त भुगतान को भी दर्शाता है, जो योजना और अनुबंध शर्तों के पालन में प्रणालीगत खामियों की ओर इशारा करता है।</p>

ये प्रकरण केवल उदाहरणात्मक हैं, न कि सर्वसमावेशी; तथापि, ये दर्शाते हैं कि विभाग ने पूर्व सड़क इतिहास की उपेक्षा करते हुए बिना किसी सुदृढ़ वैज्ञानिक प्रक्रिया के तदर्थ निर्णयों के आधार पर उन्नयन कार्यों का क्रियान्वयन/अनुबंध किया, जिसके परिणामस्वरूप उल्लेखनीय व्यय हुआ।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने इस तथ्य को स्वीकार किया और कहा कि आरएएमएस विकसित किया जा रहा है, और सभी डेटा संकलित किए जा रहे हैं, यहां तक कि वृक्षारोपण और रखरखाव की स्थिति के बारे में डेटा भी संकलित किया जा रहा है।

<sup>17</sup> ₹ 1.3465 करोड़/किमी (₹ 207.32 करोड़ अनुबंध राशि / 153.975 किमी सड़क लंबाई) 1.75 (चौड़ीकरण भाग) की आनुपातिक लागत = 1.3465 × 1.75/5.50 = ₹ 42.84 लाख प्रति किमी वन क्षेत्र में शामिल कुल लंबाई (16.76 किमी) = ₹ 42.84 लाख \* 16.76 किमी = ₹ 7.18 करोड़।

ट्रांजीशन में चल रहे डेटा संकलन और आरएएमएस विकास के बारे में शासन का आश्वासन मुख्य चिंता का समाधान नहीं करता है। इसका प्रतिकूल प्रभाव परिसंपत्ति प्रबंधन की गुणवत्ता एवं समयबद्धता तथा निर्णय लेने की गुणवत्ता पर असर पड़ा है, जिससे सक्रिय रखरखाव योजना (प्रोएक्टिव मेंटेनेंस प्लानिंग) के उद्देश्य की पूर्ति बाधित हुई है।

## 2.2.2 मास्टर प्लान तैयार न करना

आईआरसी में उल्लिखित विभिन्न प्रावधानों के अनुसार, पीडब्ल्यूडी द्वारा तैयार एक व्यापक मास्टर प्लान में आमतौर पर निम्नलिखित शामिल होना चाहिए:

नेटवर्क योजना	सड़कों के पदानुक्रम सहित एक कुशल सड़क नेटवर्क विकसित करने के सिद्धांत (राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्य राजमार्ग, प्रमुख जिला सड़कें, अन्य जिला सड़कें, ग्रामीण सड़कें, शहरी सड़कें)
यातायात अध्ययन	यातायात सर्वेक्षण करने, भविष्य के यातायात का पूर्वानुमान लगाने और सड़कों की यातायात क्षमता का आकलन करने के लिए दिशानिर्देश।
जियोमेट्रिक डिजाइन	विभिन्न जियोमेट्रिक तत्वों के लिए मानक जैसे लेन की चौड़ाई, मीडियन, शोल्डर, कर्व, ग्रेडिएंट्स और साइट डिस्टन्स।
पैवमेंट डिजाइन	यातायात भार, सबग्रेड स्ट्रेन्थ और सामग्री गुणों को ध्यान में रखते हुए फ्लेक्सिबल और रिजिड पैवमेंट के डिजाइन के लिए विनिर्देश।
संरचनाएँ	पुलों, नालों और अन्य सड़क संरचनाओं के डिजाइन के लिए दिशानिर्देश।
जलनिकास (ड्रेनेज)	सतही और उपसतही जल निकास प्रणालियों के लिए सिद्धांत और विनिर्देश।
सड़क सुरक्षा	सड़क सुरक्षा सुविधाओं, यातायात नियंत्रण उपकरणों और सुरक्षा ऑडिट का एकीकरण।
भूमि अधिग्रहण	भूमि अधिग्रहण के लिए विचार और विभिन्न सड़क श्रेणियों के लिए उपयुक्त आरओडबल्यू को परिभाषित करना।
पर्यावरणीय सामाजिक पहलू	सड़क परियोजनाओं में पर्यावरणीय प्रभावों और सामाजिक विचारों को संबोधित करने के लिए दिशानिर्देश।
वित्तीय योजना	यद्यपि यह विशेष रूप से आईआरसी का डोमेन नहीं है, मास्टर प्लान में अक्सर वित्तीय व्यवहार्यता और वित्तपोषण रणनीतियां शामिल होती हैं।
रखरखाव और प्रबंधन	सड़क नेटवर्क के दीर्घकालिक रखरखाव और प्रबंधन के लिए रणनीतियाँ।
प्रौद्योगिकी एकीकरण	परिसंपत्ति प्रबंधन और परियोजना निगरानी के लिए जीआईएस जैसी आधुनिक प्रौद्योगिकियों के उपयोग हेतु सिफारिशें।

यह ज़रूरी है कि सड़क विकास के लिए जिम्मेदार एजेंसी द्वारा एक उचित मास्टर प्लान तैयार किया जाए, ताकि सड़कों से जुड़ी सभी गतिविधियाँ जैसे निर्माण, उन्नयन और रखरखाव, इस मास्टर प्लान के ढांचे के भीतर व्यवस्थित रूप से की जा सकें। इसके अलावा, दीर्घकालिक नियोजन के लिए, जो सतत विकास और संसाधनों के कुशल उपयोग में सहायक होगा, साथ ही यह सुनिश्चित करेगा कि विकास योजनाएँ दीर्घकालिक हों, सड़क नेटवर्क निर्माण के लिए एक रणनीतिक योजना भी आवश्यक है। रणनीतिक योजना में विशिष्ट लक्ष्यों एवं प्राथमिकताओं का स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जाना चाहिए तथा अवसंरचना निवेश से संबंधित निर्णयों के लिए नीतिगत रूपरेखा तैयार की जानी चाहिए।

मध्यप्रदेश शासन के लोक निर्माण विभाग ने कोई मास्टर प्लान, रणनीतिक योजना या वार्षिक योजनाएँ तैयार नहीं की हैं। इसलिए, विभाग अपने अधिकार क्षेत्र में आने वाली सड़कों के उन्नयन, सुदृढीकरण और नवीनीकरण परियोजनाओं को

प्राथमिकता देने में असमर्थ रहा। नियोजन की यह कमी परियोजना पहचान, संसाधन आवंटन, पर्यावरणीय मंजूरी प्रक्रिया आदि में विभिन्न कमियों में परिलक्षित हुई, जिन्हें इस निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उचित रूप से उजागर किया गया है।

यहाँ यह उल्लेखनीय है कि प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना (पीएमजीएसवाई) के अंतर्गत ग्रामीण सड़कों के विकास हेतु उत्तरदायी एजेंसी, मध्यप्रदेश ग्रामीण सड़क विकास प्राधिकरण ने एक मास्टर प्लान तैयार किया है और निर्माण, उन्नयन एवं रखरखाव जैसी सभी गतिविधियाँ इसी योजना के अंतर्गत संचालित की जाती हैं। इसके अतिरिक्त, भारत भर के कई राज्यों<sup>18</sup> ने मास्टर प्लान तैयार करने की प्रक्रिया को लागू/शुरू कर दिया है, जो इन योजनाओं के महत्व को दर्शाता है।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने इस तथ्य को स्वीकार किया और कहा कि मास्टर प्लान तैयार करने की योजना पर काम किया जा रहा है। विभिन्न प्रकार की सड़कों और उनकी उपयोगिताओं के कारण इस विभाग में सटीक रूप से मास्टर प्लान तैयार करना थोड़ा कठिन है।

शासन की ओर से आवश्यक कार्रवाई अभी भी प्रतीक्षित है (जुलाई 2025)।

### 2.2.3 जलमग्न क्षेत्रों में सड़क निर्माण पर निष्फल व्यय

आईआरसी: एसपी-19-2001 - सड़क एलाइनमेंट हेतु दिशानिर्देश के अनुसार, सड़क एलाइनमेंट के चयन और सुधार में सुरक्षा, लागत-दक्षता और पर्यावरणीय प्रभाव को ध्यान में रखा जाना चाहिए। ऐसे प्रकरण में जहाँ किसी मौजूदा सड़क के बुनियादी ढाँचे के विकास (जैसे जलाशय या बाँध) के कारण जलमग्न होने की संभावना हो, उपयुक्त वैकल्पिक एलाइनमेंट की पहचान और मूल्यांकन करना आवश्यक है।

लेखापरीक्षा ने पाया (जुलाई 2023) कि एनडीबी पैकेज 12, जिसमें उदयपुर-बामौरा-पठारी खंड से बीना नदी मार्ग तक (लंबाई 28.10 कि.मी., जिसमें से 23.60 कि.मी. एमडीआर घोषित किया गया था) शामिल है, के लिए अनुबंध सितंबर 2018 में ₹ 47.07 करोड़ की लागत से निष्पादित किया गया था। उसी महीने, मध्यप्रदेश शासन, जल संसाधन विभाग ने सागर जिले में "हनौता सिंचाई परियोजना" के निर्माण के लिए प्रशासनिक स्वीकृति प्रदान की। यह जानते हुए भी कि इस सिंचाई परियोजना से सड़क का एक खंड (सीएच 23,700 से सीएच 28,100 तक, 4.40 कि.मी.) जलमग्न हो जाएगा, एनडीबी निदेशक ने वैकल्पिक एलाइनमेंट की योजना बनाए बिना परियोजना को जारी रखा।

इसके बाद, कार्यपालन यंत्री, लोक निर्माण विभाग, विदिशा और कार्यपालन यंत्री, जल संसाधन विभाग, सागर की एक निरीक्षण टीम ने सड़क के उस हिस्से का जो डूब जाएगा के आकलन करने के लिए एक संयुक्त निरीक्षण किया (10 नवंबर 2020)। इसके बाद, कार्यपालन यंत्री, जल संसाधन विभाग ने डूबने वाले क्षेत्र में सड़क निर्माण कार्य आगे न बढ़ाने का एक 'सिफारिश पत्र' जारी किया। हालाँकि, लोक निर्माण विभाग ने परियोजना जारी रखी और सड़क के उस हिस्से पर ₹ 5.94 करोड़ (अगस्त 2023) खर्च किए जो डूबने वाला था।

वर्तमान स्थिति (मार्च 2025) के अनुसार, सड़क का वह हिस्सा डूब हुए क्षेत्र में आ चुका है, जैसा कि जल संसाधन विभाग, सागर के कार्यपालन यंत्री ने पहले ही आगाह कर दिया था और जल संसाधन विभाग ने सड़क को स्थानांतरित करने के लिए पहले ही धनराशि (₹ 6.30 करोड़) उपलब्ध करा दी है। इस प्रकार, संबंधित विभागों के साथ पूर्व समन्वय के बिना

<sup>18</sup> केरल, महाराष्ट्र, हिमाचल प्रदेश, उत्तर प्रदेश, असम, आदि।

सड़क निर्माण कार्य के क्रियान्वयन से परियोजना पर किया गया ₹ 47.07 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया है। विशेष रूप से, सड़क पूरी होने के बावजूद, यह अभी भी उपयोग में नहीं है, और यहाँ तक कि डूब हुए क्षेत्र से अप्रभावित हिस्से भी अनुपयोगी हैं, जिससे अपेक्षित उद्देश्य विफल हो रहा है और सरकारी खजाने को अनावश्यक नुकसान हो रहा है।

निर्गम सम्मेलन में शासन ने बताया (जून 2025) कि बांध निर्माण में चार से पांच वर्ष की देरी के कारण सड़क का निर्माण जन प्रतिनिधियों की मांग पर आधारित

यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि जनभावनाएँ खराब योजना का कारण नहीं हो सकतीं। जल संसाधन विभाग से प्राप्त अग्रिम सूचना के आधार पर वैकल्पिक मार्गों की योजना बनाने के बजाय, लोक निर्माण विभाग ने एक ऐसी सड़क का निर्माण किया जो अब तक अनुपयोगी बनी हुई



उदयपुर-बामौरा-पठारी सड़क का जलमग्न और बंद एलाइनमेंट

है, जिससे बुनियादी ढाँचे की उपयोगिता और स्थानीय समुदाय के हित, दोनों प्रभावित हो रहे हैं।

#### 2.2.4 सड़क के अनावश्यक चौड़ीकरण पर अतिरिक्त लागत

सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों (दिसंबर 1999) और प्रमुख अभियंता द्वारा जारी परिपत्र (अगस्त 2010) के अनुसार, सड़क के डिजाइन सुधार के लिए जिस यातायात पर विचार किया जाना चाहिए, वह निर्दिष्ट यातायात वृद्धि दर के साथ डिजाइन अवधि के अंत में अपेक्षित यातायात मात्रा पर आधारित होना चाहिए। डिजाइन अवधि के दौरान यातायात की आवश्यकता को पूरा करने में सक्षम सड़क की क्षमता का विवरण नीचे दिया गया है:

4,000 पीसीयू तक यातायात की मात्रा      सिंगल लेन की निर्माण चौड़ाई नौ मीटर और कैरिज चौड़ाई 3.75 मीटर है।

4,000 पीसीयू से 10,000 पीसीयू यातायात की मात्रा      एनटरमीडिएट लेन की निर्माण चौड़ाई 10 मीटर और कैरिज चौड़ाई 5.50 मीटर है।

10,000 पीसीयू से अधिक यातायात मात्रा      डबल लेन की निर्माण चौड़ाई 10 मीटर और कैरिज चौड़ाई सात मीटर है।

लेखापरीक्षा ने (अप्रैल 2023 और मई 2024 के बीच) एनडीबी ऋण के माध्यम से लिए गए छह पैकेजों<sup>19</sup> (परिशिष्ट 2.1) के 19 सड़क कार्यों के सुधार और उन्नयन के प्रकरण में देखा कि निर्माण के पूरा होने के वर्ष से 15 वर्ष की डिजाइन अवधि के अंत में पीसीयू के संदर्भ में डिजाइन किया गया यातायात 841 पीसीयू और 3,819 पीसीयू के बीच था, जिसके लिए डिजाइन अवधि के लिए 3.75 मीटर की कैरिज चौड़ाई पर्याप्त थी। हालाँकि, खराब योजना के कारण, डिजाइन में 446.77 किलोमीटर सड़क लंबाई (फ्लेक्सिबल पेवमेंट) के लिए कैरिज चौड़ाई को 3.75 मीटर से 5.50 मीटर तक अनावश्यक रूप से चौड़ा करने का प्रावधान किया गया, जिसके परिणामस्वरूप राजकोष पर ₹ 84.75 करोड़<sup>20</sup> का अतिरिक्त बोझ पड़ा।

<sup>19</sup> पैकेज 1,5,6,9,12 और 14

<sup>20</sup> निविदा प्रीमियम और जीएसटी को छोड़कर ₹ 18.97 लाख प्रति किमी की दर से 446.771 किमी

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने इस टिप्पणी को स्वीकार कर लिया।

तथ्य यह है कि अनावश्यक चौड़ीकरण से राजकोष पर अतिरिक्त बोझ पड़ा।

### 2.2.5 भूमि अधिग्रहण

मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग नियमावली के पैरा क्रमांक 2.104 के नोट 3 में आगे प्रावधान है कि किसी भी कार्य के लिए आवश्यक भूमि अधिग्रहण की अधिसूचना कार्यादेश आवंटित होने से पहले प्रस्तुत की जानी चाहिए। दिसंबर 2014 में, प्रमुख अभियंता ने निर्देश दिया था कि जब तक विभाग के पास आवश्यक भूमि का कब्जा न हो, तब तक निविदाएँ जारी नहीं की जानी चाहिए। इसके अलावा, यदि ऐसी परिस्थितियों में निविदा जारी करना आवश्यक हो जाता है, तो संबंधित परिक्षेत्र के मुख्य अभियंता से पूर्व अनुमोदन प्राप्त करना आवश्यक है।

लेखापरीक्षा में उपरोक्त प्रावधानों के उल्लंघन के कई प्रकरण पाए गए, जिनका उल्लेख नीचे किया गया है:

सड़क का नाम	अवलोकन	विभाग की प्रतिक्रिया और लेखापरीक्षा खंडन
<b>कलियासोत डैम से न्यू बाईपास 11 मील रोड, भोपाल संभाग</b>	कलियासोत डैम से न्यू बाईपास 11 मील रोड तक सड़क का निर्माण 20 महीनों (10 मार्च 2021) में पूरा होना था। ठेकेदार द्वारा निर्धारित लक्ष्य हासिल न कर पाने के कारण, मुख्य अभियंता द्वारा अनुबंध समाप्त (14 नवंबर 2019) कर दिया गया। ठेकेदार ने मध्यस्थ/आर्बिट्रेटर से संपर्क किया (सितंबर 2020) और अनुबंध इस शर्त के साथ बहाल (फरवरी 2021) कर दिया गया कि ठेकेदार भविष्य में कोई मांग/दावा नहीं करेगा। लेखापरीक्षा ने पाया (जनवरी 2024) कि कार्य पूरा नहीं हो सका, और अनुबंध को रद्द कर दिया गया (10 फरवरी 2021) क्योंकि विभाग ठेकेदार को आरओडब्ल्यू सौंपने में विफल रहा। आश्चर्यजनक रूप से, विभाग ने स्पष्ट आरओडब्ल्यू के अभाव में भी निविदाएँ आमंत्रित कीं और शेष कार्य 09 मार्च 2022 तक पूरा करने के लिए किसी अन्य ठेकेदार को सौंप दिया। दूसरा ठेकेदार भी लक्ष्य प्राप्त करने में विफल रहा, और कार्य अभी भी अधूरा है (जनवरी 2024)। कुल व्यर्थ व्यय: ₹ 4.48 करोड़। ठेकेदारों को राईट ऑफ वे (आरओडब्ल्यू) समय पर सौंपने के लिए विभाग की योजना और दूरदर्शिता की कमी के कारण, चार वर्ष का समय बीत जाने के बाद भी परियोजना अधूरी है।	निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने इन कंडिका पर कोई विशिष्ट उत्तर नहीं दिया। हालांकि इसी तरह के मामलों में कहा गया था कि जमीन अधिग्रहण के बाद ही कार्य आवंटन का परिपत्र जारी किया गया है। तथ्य यह है कि भूमि अधिग्रहण के बाद ही कार्य आवंटन का निर्देश देने वाला एक परिपत्र जारी करना ही समस्या का पर्याप्त समाधान नहीं है; अनुपालन सुनिश्चित करने और पुनरावृत्ति रोकने के लिए इसका सख्त और प्रभावी कार्यान्वयन आवश्यक है।
<b>मिसरोद से सलैया रोड, भोपाल संभाग</b>	मिसरोद से सलैया रोड के निर्माण का कार्य नवंबर 2016 में एक ठेकेदार को सौंपा गया था। धीमी प्रगति के कारण, मई 2020 में कार्य समाप्त कर दिया गया। लेखापरीक्षा में पाया गया (जनवरी 2024) कि कार्य को 30 जून 2021 तक पूरा करने के लिए किसी अन्य ठेकेदार को पुनः सौंपा गया था। लोक निर्माण विभाग द्वारा स्पष्ट आरओडब्ल्यू उपलब्ध न कराने और	

सीवर लाइन की मौजूदगी के कारण यह ठेकेदार भी लक्ष्य प्राप्त करने में विफल रहा। कार्य 303 दिनों की देरी से पूरा हुआ।

**बंगरसिया -  
बिलखिरिया -  
अमझरा रोड,  
भोपाल संभाग**

बंगरसिया - बिलखिरिया - अमझरा रोड के निर्माण का कार्य एक ठेकेदार को फरवरी 2018 तक पूरा करने के लिए दिया गया था (जून 2016)। चूंकि काम में 1,590 दिनों की देरी हुई थी, इसलिए इसे जून 2022 में बंद कर दिया गया था।

ठेकेदार को स्पष्ट आरओडब्ल्यू प्रदान न कर पाने के कारण विभाग ने अनुबंध रद्द कर दिया था। हालांकि, विभाग ने स्पष्ट आरओडब्ल्यू सुनिश्चित किए बिना ही फिर से निविदा आमंत्रित कर दी। चूंकि नई निविदा में मूल्य समायोजन का प्रावधान है, इसलिए इससे लागत में वृद्धि के साथ-साथ चार वर्ष से अधिक का समय भी लगने की संभावना है।

**बनखेड़ी-उमरधार  
सड़क का निर्माण**

बनखेड़ी-उमरधार सड़क का निर्माण कार्य ₹ 56.15 करोड़ की लागत से अप्रैल 2022 में पूरा घोषित किया गया था। हालांकि, 2.90 किलोमीटर (सीएच. 15+300 से 18+200 तक) का एक हिस्सा भूमि की अनुपलब्धता के कारण अधूरा रह गया (जुलाई 2023), जबकि डीपीआर में कहा गया था कि इस खंड के लिए भूमि अधिग्रहण आवश्यक नहीं है। कुल लागत वृद्धि: ₹ 11.25 करोड़<sup>21</sup>।

## 2.3 योजना चरण-II

### 2.3.1 टोपोग्राफिक सर्वेक्षण के बिना डीपीआर परामर्शदाता/अधीक्षण यंत्री द्वारा तथ्यों के भ्रामक बयान के आधार पर कार्य का आवंटन

लोक निर्माण विभाग, खंडवा के अंतर्गत पैकेज क्रमांक 05 एनडीबी परियोजना में भावसा से जम्बूपानी सड़क (कुल सड़क लंबाई: 18.040 किलोमीटर) सहित आठ सड़क परियोजनाएं शामिल हैं, जिसमें 14.840 किलोमीटर को एनडीबी परियोजना के तहत उन्नयन और पुनर्निर्माण के लिए शामिल किया गया था, जिसकी अनुमानित लागत ₹ 42.49 करोड़ है।

ठेकेदार ने पैकेज संख्या 05 (आठ सड़क परियोजनाएं) के अंतर्गत संपूर्ण परियोजना के लिए ₹ 323.57 करोड़ की दर (5.18 प्रतिशत कम) उद्धृत की, हालांकि, कार्य आवंटन के बाद, भावासा-जम्बूपानी सड़क के पूरे 14.840 हिस्से को कार्य के दायरे से हटा दिया गया (सितंबर 2021)। हटाने का कारण (जैसा कि एसई ने अपने अगस्त 2020 के प्रस्ताव में बताया था) सड़क में 132 विषम मोड़ थे, जिससे निर्माण कार्य मुश्किल हो गया था।

डीपीआर परामर्शदाता ने अपने प्रस्ताव/प्रतिवेदन (मई 2018) में पुष्टि की कि सर्वेक्षणों (टोपोग्राफिकल, जियोटेक्निकल, आदि) के आधार पर सड़क का एलाइनमेंट सबसे उपयुक्त था। यह तथ्य कि बाद में अधीक्षण यंत्री ने कहा कि तेज मोड़ों

<sup>21</sup> 33.80 किमी के लिए अनुबंध मूल्य = ₹ 49.11 करोड़  
30.90 किमी (33.80 किमी-2.90 किमी) के कार्यान्वयन की लागत = ₹ 49.11 करोड़ × 2.90 किमी / 33.80 किमी = ₹ 44.90 करोड़  
30.90 किमी के कार्यान्वयन में हुआ व्यय = ₹ 56.15 करोड़  
लागत वृद्धि = ₹ 56.15 करोड़ - ₹ 44.90 करोड़ = ₹ 11.25 करोड़

के कारण सड़क पर निर्माण करना कठिन था, परामर्शदाता की रिपोर्ट के स्पष्ट विपरीत है, जिससे साफ तौर पर संकेत मिलता है कि या तो डीपीआर परामर्शदाता या अधीक्षण यंत्र ने तथ्यों को गलत तरीके से प्रस्तुत किया। इसके अलावा, लेखापरीक्षा का मानना है कि यदि विभाग ने बोली प्रक्रिया से पहले कार्य का दायरा कम कर दिया होता, तो भाग लेने वाले ठेकेदारों से तुलनात्मक रूप से कम दरें प्राप्त की जा सकती थीं।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में, शासन ने लेखापरीक्षा निष्कर्षों से सहमति व्यक्त की तथा बताया कि डीपीआर तैयार करने की प्रक्रिया को अधिक विस्तृत प्रारंभिक अध्ययनों के माध्यम से सुदृढ़ किए जाने की आवश्यकता है।

शासन की ओर से आवश्यक कार्रवाई अभी भी प्रतीक्षित है (सितंबर 2025)।

### 2.3.2 सड़क परियोजनाओं के लिए उपयुक्त मिट्टी की विशेषताओं के बावजूद उत्खनित मिट्टी का कम उपयोग

यदि एक्सपैसिव क्ले का फ्री स्वेलिंग इंडेक्स (एफएसआई) 50 प्रतिशत से कम है, तो इसका उपयोग नॉन-एक्सपैसिव मिट्टी में सब-ग्रेड और एम्बेकमेंट के शीर्ष 500 मिलीमीटर के निर्माण के लिए किया जा सकता है।

लेखापरीक्षा ने पाया (जुलाई 2023 और जून 2024 के बीच) कि सात संभागों के सात सड़क निर्माण कार्यों में, स्थल पर खुदाई से 28,94,570.57 घन मीटर मिट्टी प्राप्त हुई थी। ठेकेदारों ने एम्बेकमेंट निर्माण में बताई गई मात्रा में से केवल 11,41,898.77 घन मीटर खुदाई की गई मिट्टी का ही उपयोग किया, जबकि बारो पिट्स से 11,08,433.63 घन मीटर मिट्टी का उपयोग किया।

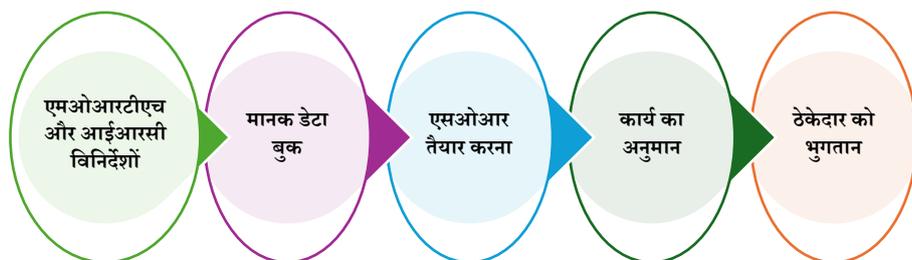
उपलब्ध उत्खनित मिट्टी की शेष मात्रा का परीक्षण न करना और इसके बजाय बारो पिट्स से उपलब्ध 11,08,433.63 घन मीटर मिट्टी का उपयोग करना अनियमित था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 5.57 करोड़ का संभावित परिहार्य व्यय हुआ, जैसा कि परिशिष्ट 2.2 में विस्तृत है। यह भी ध्यान देने योग्य है कि उत्खनित मिट्टी का एफएसआई 50 प्रतिशत से कम होने के बावजूद (एनडीबी परियोजना पैकेज संख्या 3 - रतलाम और मैक्सी बाईपास से भोपाल चौराहा रोड, लोक निर्माण विभाग (भवन एवं सड़क) संभाग, देवास के प्रकरण में), इसका उपयोग एम्बेकमेंट निर्माण में नहीं किया गया।

उत्तर में, शासन ने बताया (जून 2025) कि सामग्री की गुणवत्ता का पता लगाने के लिए सभी आवश्यक मृदा परीक्षण (ओजीएल परीक्षण) किए गए थे, जैसे कि एफएसआई (<50 प्रतिशत), कण आकार, सीबीआर (>सात प्रतिशत), आदि। निर्मित अधिकांश सड़कें पहले साधारण जिला सड़कें या ग्राम सड़कें थीं, जो 3.75 मीटर की चौड़ाई के साथ बनाई गई थीं और इन सड़कों के लिए खोदी गई अधिकांश सामग्री इसकी खराब गुणवत्ता के कारण पुनः उपयोग के लिए अनुपयुक्त पाई गई थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि (रतलाम और मैक्सी बाईपास से भोपाल चौराहा रोड को छोड़कर) मिट्टी की उपयोगिता निर्धारित करने के लिए एफएसआई परीक्षण नहीं किए गए थे। इसके अलावा, यदि सड़कें पहले अवमानक गुणवत्ता वाली सामग्री से बनाई गई थीं, तो अनुमान में उसके पुनः उपयोग का प्रावधान नहीं किया जाना चाहिए था।

### 2.3.3 एम्बेकमेंट और सबग्रेड मदों के संबंध में एमपीपीडब्ल्यूडी द्वारा दरों की अनुसूची (एसओआर) में विसंगति

दरों की अनुसूची (एसओआर) एमओआरटीएच और आईआरसी विनिर्देशों के आधार पर तैयार की जाती है, जिसमें मद-वार दरों को परिभाषित करने के लिए मानक डेटा बुक का उपयोग किया जाता है। ये दरें फिर कार्य अनुमान के लिए लागू की जाती हैं और ठेकेदार के भुगतान के लिए आधार बनाती हैं।



आईआरसी:36-2010 और आईआरसी:37-2018 दिशानिर्देशों के अनुसार, एम्बेकमेंट और सबग्रेड निर्माण को उनकी तकनीकी विशिष्टताओं, सामग्री मानकों, संघनन स्तरों और गुणवत्ता नियंत्रण आवश्यकताओं में महत्वपूर्ण अंतरों के कारण स्पष्ट रूप से अलग-अलग मदों के रूप में माना जाता है। एम्बेकमेंट संरचनात्मक ऊँचाई सुनिश्चित करता है, जबकि सबग्रेड के लिए उच्च शक्ति और गुणवत्ता मानकों की आवश्यकता होती है। दोनों को मिलाने से लागत अनुमान, बिलिंग और गुणवत्ता नियंत्रण जटिल हो जाते हैं, और सड़क के समय से पहले खराब होने का जोखिम बढ़ जाता है। इसके अतिरिक्त, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की मानक डेटा बुक सटीक बजट निर्धारण, वित्तीय पारदर्शिता और तकनीकी गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए एम्बेकमेंट और सबग्रेड के लिए अलग-अलग दर विश्लेषण प्रदान करती है।

लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि एमपीपीडब्ल्यूडी की दर अनुसूची में लगातार एसओआर में एम्बेकमेंट और सबग्रेड मदों को एक ही संयुक्त मद (जिसे 'बारो पिट्स से प्राप्त सामग्री से एम्बेकमेंट का निर्माण' नाम दिया गया है) में मिला दिया गया है, जैसा कि तालिका 2.1 में दर्शाया गया है।

**तालिका 2.1: विभिन्न एसओआर के अनुसार 'बारो पिट्स से प्राप्त सामग्री से एम्बेकमेंट निर्माण' की मद दर दर्शाने वाला विवरण**

एसओआर की तिथि	03-11-2014	06-06-2016	29-08-2017	25-03-2022	11-04-2025
मद संख्या 03	3.13	3.10	3.10	3.13	3.13
मद की दर	178	160	144	155	298

यह प्रथा मानक प्रक्रियाओं और दिशा-निर्देशों के विपरीत है और निम्न स्तर की गुणवत्ता नियंत्रण उपायों को कमजोर करके और माप और भुगतान में पारदर्शिता की कमी के कारण महत्वपूर्ण तकनीकी जोखिम पैदा करती है।

इस विसंगति के प्रतिकूल प्रभाव को नीचे दिए गए उप-कंडिका में उजागर किया गया है।

#### अर्थ वर्क के गलत अनुमान के कारण अतिरिक्त लागत

आईआरसी: एसपी:72-2015 के खंड 3.3 के अनुसार, सड़कों के साधारण जिला मार्ग या ग्रामीण मार्ग होने की स्थिति में फ्लैक्सबल पेवमेंट के लिए पेवमेंट डिजाइन के प्रयोजनों हेतु 10 वर्षों की डिजाइन अवधि की अनुशंसा की जाती है।

आईआरसी एसपी 72-2015 के खंड 4.1.1 में ग्रामीण सड़कों के लिए 300 मिलीमीटर की सबग्रेड मोटाई निर्दिष्ट की गई है, जबकि आईआरसी:37 में शहरी सड़कों के लिए 500 मिलीमीटर की मोटाई निर्दिष्ट की गई है।

प्रमुख अभियंता ने (नवंबर 2015) एक परिपत्र जारी किया था जिसमें इंटरमीडिएट लेन वाली सड़कों के लिए 5,000 घन मीटर प्रति किलोमीटर और दो लेन वाली सड़कों के लिए 7,000 घन मीटर प्रति किलोमीटर तक एम्बेकमेंट/सबग्रेड के उपयोग का सुझाव दिया गया था। एक लेन वाली 3.75 मीटर चौड़ी सड़क के लिए आवश्यक सबग्रेड की अनुमानित मात्रा अधिकतम 3,000 घन मीटर प्रति किलोमीटर है। इसके अतिरिक्त, प्रमुख अभियंता ने यह भी निर्देश दिया कि यदि निर्दिष्ट मात्रा से अधिक सबग्रेड की आवश्यकता हो, तो उसे डीपीआर की तकनीकी प्रतिवेदन में शामिल किया जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने (मई 2023 और फरवरी 2024 के बीच) 10 संभागों के 27 सड़क कार्यों (284.331 किलोमीटर लंबाई की ओडीआर/ग्राम सड़कें) में पाया कि तटबंधों/सबग्रेड का निर्माण 9,57,668 घन मीटर की निर्दिष्ट आवश्यकता के बजाय 17,48,082 घन मीटर मिट्टी से किया गया था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 12.28 करोड़ की अतिरिक्त लागत आई।

एनडीबी-वित्तपोषित परियोजनाओं (जैसे पैकेज 03, 05, 06 इत्यादि) के प्रकरण में विभाग ने एम्बेकमेंट निर्माण हेतु एसओआर से पृथक एक गैर-एसओआर मद 'अनुमोदित सामग्री से पाँच प्रतिशत सीबीआर वाले एम्बेकमेंट का निर्माण' शामिल किया, जिसका दर ₹ 110 प्रति घन मीटर निर्धारित किया गया था। इसके विपरीत, अन्य परियोजनाओं में ₹ 144 प्रति घन मीटर की संयुक्त दर को विचार में लिया गया। यह तथ्य भी इंगित करता है कि विभाग एम्बेकमेंट और सबग्रेड को एसओआर में पृथक मद के रूप में लेने की आवश्यकता से अवगत था।

यदि विभाग ने एसओआर में एम्बेकमेंट निर्माण के लिए पृथक मद शामिल की होती, तो भुगतान ₹ 34 प्रति घन मीटर कम दर (एसओआर 2017 के अनुसार ₹ 144 – ₹ 110) पर किया जाता। परिणामस्वरूप अतिरिक्त व्यय ₹ 9.41 करोड़<sup>22</sup> तक सीमित रहता (अर्थात् ₹ 2.87 करोड़ की संभावित बचत हो सकती थी)।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने इस संबंध में एसओआर 2025 में शुद्धिपत्र जारी करने का आश्वासन दिया था। शासन की ओर से आवश्यक कार्रवाई अभी भी प्रतीक्षित है (सितंबर 2025)।

#### 2.3.4 प्रणालीगत कमी के कारण सुदृढ़ीकरण की आवश्यकता निर्धारित करने के लिए बेनकेलमैन बीम डिफ्लेक्शन टेस्ट का संचालन नहीं होना

आईआरसी के अनुसार, सुदृढ़ीकरण (आईआरसी:81-1997) में बेनकेलमैन बीम डिफ्लेक्शन टेस्ट<sup>23</sup> पर आधारित ओवरले के माध्यम से मौजूदा सड़क की संरचनात्मक क्षमता में सुधार करना शामिल है। इसके विपरीत, नए निर्माण का अर्थ है एक नए सरेखण पर सबग्रेड, बेस, पेवमेंट परतों और संबंधित बुनियादी ढाँचे सहित, बिल्कुल नए सिरे से सड़क का निर्माण। नई सड़कों का डिजाइन फ्लैक्सिबल पेवमेंट के लिए आईआरसी:37-2018 और रिजिड पेवमेंट के लिए आईआरसी:58-2015 द्वारा निर्देशित होता है, जो दीर्घकालिक प्रदर्शन सुनिश्चित करने के लिए यातायात भार, सबग्रेड की मजबूती और पर्यावरणीय परिस्थितियों के आधार पर पेवमेंट की मोटाई और परत संरचना को निर्दिष्ट करता है।

<sup>22</sup> अतिरिक्त लागत = ₹ 12.28 करोड़ – (17,48,082 घन मीटर – 9,03,770 घन मीटर) × ₹ 34 प्रति घन मीटर = ₹ 12.28 करोड़ – ₹ 2.87 करोड़

<sup>23</sup> बेनकेलमैन बीम डिफ्लेक्शन टेस्ट एक गैर-विनाशकारी विधि है जिसका उपयोग मौजूदा लचीले पेवमेंट की संरचनात्मक क्षमता का मूल्यांकन करने और पेवमेंट ओवरले की आवश्यकता और मोटाई निर्धारित करने के लिए किया जाता है। यह मानक पहिया भार के तहत पेवमेंट के रिबाउंड डिफ्लेक्शन को मापता है, जिससे पेवमेंट प्रबंधन और पुनर्वास योजना के लिए मूल्यवान डेटा प्राप्त होता है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि लोक निर्माण विभाग, मध्यप्रदेश शासन सड़कों की सुदृढीकरण आवश्यकताओं के निर्धारण हेतु बीबीडी परीक्षण प्रणाली का पालन नहीं करती है। यह देखा गया कि 25 संभागों में “सुदृढीकरण” श्रेणी के अंतर्गत लिए गए सभी 47 कार्यों में ओवरले कोर्स की आवश्यकता का आकलन करने हेतु न तो डीपीआर/विस्तृत अनुमान तैयार करते समय और न ही कार्य निष्पादन के दौरान बीबीडी परीक्षण कराया गया। सुदृढीकरण निर्धारण के लिए बीबीडी परीक्षण का उपयोग न किए जाने के परिणामस्वरूप अनावश्यक कार्यों पर अनुचित व्यय हुआ, जैसा कि नीचे चर्चा की गई है।

**16 संभागों में 19 सड़कें** सड़क सुदृढीकरण परियोजनाओं में आईआरसी 81-1997 में उल्लिखित निर्धारित प्रक्रिया का पालन नहीं किया गया। बीबीडी परीक्षणों के लिए निर्धारित दिशानिर्देशों के आधार पर सुदृढीकरण कार्य करने के बजाय, आईआरसी 37 दिशानिर्देशों का पालन करते हुए, नए निर्माण के रूप में अनुमान तैयार किए गए। केवल बिटुमिनस बाउंड ओवरले और दरारें, गड्ढे, ढर्रा और उतार-चढ़ाव भरने जैसे सतही सुधारों की आवश्यकता के बावजूद, पूरे खंड में मिट्टी के काम और सीमेंटयुक्त प्रबलित मैकडेम (सीआरएम) को शामिल करने से न केवल बीबीडी परीक्षण आवश्यकताओं का उल्लंघन हुआ, बल्कि ₹ 26.40 करोड़ की अतिरिक्त लागत भी आई।

उक्त तथ्य की ओर ध्यान आकर्षित किए जाने पर शासन द्वारा कोई टिप्पणी उपलब्ध नहीं कराई गई। तथापि, कार्यपालन यंत्री ने (अप्रैल 2023 से मई 2024 के बीच) अपने उत्तर में बताया कि अनुमानों का आधार ऐसे भौतिक सर्वेक्षण थे, जिनमें भारी यातायात के कारण सड़क की गंभीर क्षति पाई गई थी। इससे सड़कों की व्यापक क्षति के कारण डब्ल्यूबीएम और सीआरएम प्रावधानों को उचित ठहराया गया।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि सड़क की मजबूती की जरूरतों का आकलन करने के लिए बीबीडी परीक्षण भौतिक निरीक्षण से बेहतर है क्योंकि यह भार के तहत पेवमेंट के विक्षेपण पर वस्तुनिष्ठ, मात्रात्मक आँकड़े प्रदान करता है। यह परीक्षण सतही निरीक्षण से दिखाई न देने वाली संरचनात्मक कमजोरियों का पता लगाता है, जिससे सड़क की भार वहन क्षमता का सटीक आकलन संभव होता है। भौतिक निरीक्षण पर आधारित अनुमानों में संभावित रूप से औचित्य रहित मद शामिल हो सकती हैं, जिससे ठेकेदार को अनुचित लाभ हो सकता है।

### 2.3.5 यातायात डेटा का गलत आकलन और पेवमेंट गुणवत्ता कंक्रीट की मोटाई का अपर्याप्त प्रावधान

आईआरसी: 58-2015 के खंड 6.2.5 के अनुसार, 450 सीवीपीडी से अधिक यातायात के लिए, लोड स्थानांतरण के लिए ट्रैन्स्वर्स जॉइंट में आमतौर पर डॉवेल बार प्रदान किए जाते हैं, हालांकि, 450 सीवीपीडी से कम यातायात के लिए डॉवेल बार प्रदान करने की आवश्यकता नहीं है।

आईआरसी: 58-2015 के अनुसार, रिजिड पेवमेंट स्लैब की मोटाई संचयी यातायात भार के आधार पर निर्धारित की जाती है, विशेष रूप से डिजाइन जीवन पर अपेक्षित सीवीपीडी की संचयी संख्या के आधार पर।

**यातायात डेटा का अधिक आकलन**  
पीडब्ल्यूडी (भवन एवं सड़क) संभाग, बुरहानपुर

लेखापरीक्षा में (फरवरी 2024) दो सड़कों, दरियापुर-अंबाड़ा-नेपानगर रोड, 22.055 किलोमीटर और असीरघर-धूलकोट-घाटाखेड़ी-पंधाना दुल्हार और धूलकोट से कमाल खेड़ा रोड, 38.12 किलोमीटर के यातायात डेटा में गंभीर विसंगतियां देखी गईं। प्रारंभ में, पेवमेंट डिजाइन क्रमशः 94 सीवीपीडी और 130 सीवीपीडी के यातायात भार पर आधारित थे। हालांकि, रिकॉर्ड में बिना किसी वैध औचित्य या समर्थन साक्ष्य के यातायात भार में अचानक संशोधन करके 458 सीवीपीडी और 450 सीवीपीडी कर दिया गया। यातायात भार की यह अचानक और अस्पष्टीकृत वृद्धि एक धोखाधड़ी है और पेवमेंट की मोटाई के संशोधन के बिना डॉवेल बार को शामिल करने को सही ठहराने के लिए किया गया था। डॉवेल बार को अनुचित रूप

से शामिल करने के परिणामस्वरूप ठेकेदार को ₹ 2.37 करोड़ का अनियमित भुगतान हुआ और सार्वजनिक धन का जानबूझकर दुरुपयोग हुआ।

**पेवमेंट की गुणवत्ता वाले कंक्रीट की मोटाई का अपर्याप्त प्रावधान**

लोक निर्माण विभाग (भवन एवं सड़क) संभाग, बुरहानपुर

उपरोक्त प्रकरण में, जहाँ डॉवेल बार को शामिल करने के सही ठहराने के लिए यातायात की मात्रा बढ़ाई गई थी, वहाँ पेवमेंट की मोटाई में कोई उचित संशोधन नहीं किया गया था। 'संशोधित' यातायात के लिए, न्यूनतम 300 मिलीमीटर पीक्यूसी मोटाई आवश्यक थी, जिसके विरुद्ध डीपीआर में केवल 280 मिलीमीटर मोटाई का प्रावधान किया गया था, जो संशोधित यातायात (आईआरसी 58 के अनुसार सड़क जीवन डिजाइन एक्सेल शीट पर आधारित) को संभालने के लिए अपर्याप्त थी और इसके परिणामस्वरूप पेवमेंट समय से पहले ही खराब हो जाते।

यातायात की मात्रा में पर्याप्त वृद्धि के बावजूद पेवमेंट की मोटाई को संशोधित करने में विफलता एक गंभीर डिजाइन चूक थी और इसके कारण ₹ 48.69 करोड़ रुपये के अवमानक गुणवत्ता का काम हुआ।

उत्तर में शासन (जून 2025) ने बताया कि वास्तविक एक्सल लोड डेटा तथा 94 सीवीपीडी यातायात के आधार पर तैयार मूल डीपीआर डिजाइन में 280 मिलीमीटर मोटाई का प्रावधान अनुशंसित था, जो सुरक्षित था और संशोधित 450 सीवीपीडी यातायात के लिए भी उपयुक्त माना गया। सक्षम प्राधिकारी द्वारा संशोधित अनुमानों में भी इसी मोटाई को स्वीकृत किया गया। कार्य स्वीकृत डिजाइन के अनुसार निष्पादित किया गया तथा पाँच वर्षों के बाद भी इसकी स्थिति अच्छी पाई गई। कोई पूर्वकालिक क्षति नहीं देखी गई और विभाग ने गुणवत्ता से समझौता किए बिना ₹ 4.35 करोड़ की बचत की।

शासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि आईआरसी:58-2015 के अनुसार पेवमेंट डिजाइन में 30 वर्षों की डिजाइन आयु के दौरान संचयी एक्सल लोड को शामिल करना अनिवार्य है। 94 सीवीपीडी से बढ़कर 450 सीवीपीडी तक यातायात में पाँच गुना वृद्धि होने के कारण पेवमेंट डिजाइन का पुनरीक्षण किया जाना चाहिए था। मूल 280 मिलीमीटर मोटाई को यथावत रखने से अपर्याप्त डिजाइन की आशंका बढ़ जाती है। इसके परिणामस्वरूप पूर्वकालिक क्षति का जोखिम बढ़ता है, जैसा कि दरीयापुर-अंबाड़ा-नेपनगर रोड के प्रकरण में देखा गया।

**2.3.6 प्रणालीगत कमी के कारण कम यातायात वाली सड़कों के लिए डॉवेल बार का अनुचित निष्पादन हुआ**

आईआरसी: 58-2015 के खंड 6.2.5 के अनुसार, 450 सीवीपीडी से अधिक यातायात के लिए, लोड स्थानांतरण के लिए ट्रैन्स्वर्स जॉइन्ट में आमतौर पर डॉवेल बार प्रदान किए जाते हैं, हालांकि, 450 सीवीपीडी से कम यातायात के लिए डॉवेल बार प्रदान करने की आवश्यकता नहीं है।

लेखापरीक्षा ने पाया (अप्रैल 2023 और मई 2024 के बीच) कि 20 संभागों (परिशिष्ट 2.3) की 60 सड़कों पर यातायात 40 सीवीपीडी से 395 सीवीपीडी के बीच था, जिसमें अधिकांश यातायात मात्रा लगभग 97 सीवीपीडी थी, जो डॉवेल बार के प्रावधान के लिए आवश्यक मात्रा से बहुत कम है। हालांकि, 6,886.42 मीट्रिक टन डॉवेल बार के अनुचित निष्पादन से राजकोष पर ₹ 27.49 करोड़ का अतिरिक्त बोझ पड़ा।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में, शासन ने सहमति व्यक्त की कि जहां ट्रैफिक 450 सीवीपीडी से अधिक है, वहां डॉवेल बार की आवश्यकता होती है। हालांकि, सभी निर्माण जोड़ों में उनका उपयोग आवश्यक है।

मुद्दा अब भी अनसुलझा है और शासन की कार्रवाई (सितंबर 2025) की प्रतीक्षा की जा रही है।

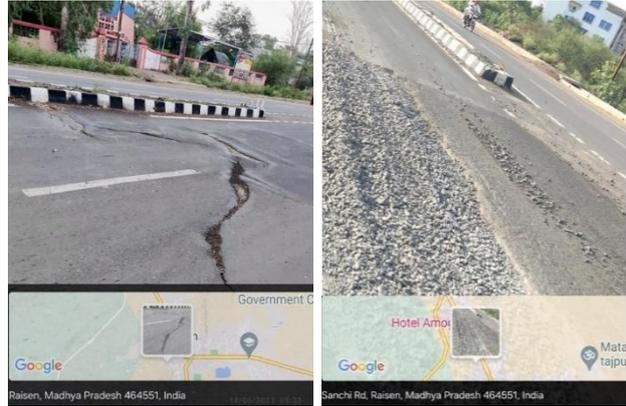
### 2.3.7 सीमित यातायात विश्लेषण के कारण डिजाइन में प्रणालीगत कमी

आईआरसी:108-2015 के अनुसार, सड़क डिजाइन के लिए यातायात विश्लेषण में वर्तमान और अनुमानित यातायात मात्रा का आकलन करके उपयुक्त डिजाइन मानदंड निर्धारित करना शामिल है। इसमें वाहनों का वर्गीकरण, एक्विवलेंट स्टैंडर्ड एक्सेल लोड (ईएसएएल) की गणना, और पेवमेंट के डिजाइन जीवनकाल के दौरान डिजाइन यातायात का अनुमान लगाना शामिल है। विश्लेषण यह सुनिश्चित करता है कि पेवमेंट की मोटाई और संरचनात्मक क्षमता अपेक्षित यातायात वृद्धि और एक्सेल लोड पुनरावृत्तियों के अनुरूप हो। सड़क अवसंरचना के दीर्घकालिक प्रदर्शन और लागत-प्रभावशीलता को प्राप्त करने के लिए सटीक यातायात पूर्वानुमान महत्वपूर्ण है।

यातायात विश्लेषण में विसंगति और क्रस्ट की गलत गणना से संबंधित उदाहरण नीचे दिए गए हैं:

#### 2.3.7.1 रिजिड पेवमेंट में क्रस्ट का अपर्याप्त प्रावधान (डिजाइन के अंतर्गत)

लेखापरीक्षा ने (अप्रैल 2023 और सितंबर 2023 के बीच) चार संभागों (परिशिष्ट 2.4) के पांच सड़क कार्यों में यह देखा कि यातायात की गलत गणना के कारण क्रस्ट संरचना का अपर्याप्त प्रावधान हुआ और तदनुसार अवमानक कार्य निष्पादित किए गए। इन सड़कों में, बिटुमिनस क्रस्ट में अपर्याप्त प्रावधान 10 मिलीमीटर और 30 मिलीमीटर के बीच था, जबकि एक प्रकरण में, गैर-बिटुमिनस क्रस्ट में 50 मिलीमीटर का अपर्याप्त प्रावधान था। परिणामस्वरूप, ₹ 58.49 करोड़ मूल्य के ये कार्य आवश्यक डिजाइन मानकों को पूरा करने में विफल रहे, जिससे सड़कों की संरचनात्मक अखंडता और स्थायित्व से काफी समझौता हुआ। एक प्रकरण (रायसेन तिगड्डा से गोपालपुर तिगड्डा रोड) में संयुक्त भौतिक निरीक्षण के दौरान स्पष्ट गिरावट से लेखापरीक्षा निष्कर्ष की पुष्टि होती है।



रायसेन तिगड्डा से गोपालपुर तिगड्डा रोड

इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गयी। हालाँकि, उत्तर में, कार्यपालन यंत्री ने बताया (अप्रैल 2023 और सितंबर 2023 के बीच) कि सड़क का डिजाइन यातायात सेन्सस से प्राप्त आंकड़ों के आधार पर बनाया गया था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि क्रस्ट की गलत गणना के परिणामस्वरूप क्रस्ट संरचना में विभिन्न परतों की मोटाई का अपर्याप्त प्रावधान हुआ है, जिसका सड़क पर प्रभाव पड़ेगा और इससे इच्छित डिजाइन जीवन भी कम हो सकता है।

#### 2.3.7.2 बिटुमिनस कंक्रीट के निष्पादन के लिए अधिक महंगे मद के प्रावधान के कारण अतिरिक्त लागत

आईआरसी.:37-2012 के खंड 6.2.2 के अनुसार:

स्थिति	वीजी आवश्यकता
30 एमएसए तक यातायात	विस्कॉसिटी ग्रेड (वीजी) 30 बिटुमेन के साथ सामान्य बिटुमिनस मिश्रण
30 एमएसए से अधिक यातायात	अधिक समृद्ध बिटुमिनस मिश्रण, कठोर वीजी 40 बिटुमेन के साथ

लेखापरीक्षा ने पाया (अप्रैल 2023 और जून 2024 के बीच) कि सात संभागों के सात कार्यों में डीपीआर में बीसी के साथ बिटुमिनस सरफेसिंग के कार्यान्वयन का प्रावधान था। सड़क को पाँच प्रतिशत एमएसए और सात प्रतिशत सीबीआर के लिए डिजाइन किया गया था। इसलिए, बीसी के कार्यान्वयन के लिए वीजी 30 बिटुमिनस मिश्रण पर्याप्त था। हालांकि, डीपीआर परामर्शदाता ने आईआरसी के अनुसार वास्तविक आवश्यकता सुनिश्चित किए बिना और भी अधिक महंगी मद, यानी पीएमबी 40<sup>24</sup> के प्रावधान के साथ अनुमान तैयार किया और ठेकेदार ने तदनुसार कार्य पूरा कर लिया। इसके परिणामस्वरूप ₹ 1.58 करोड़ की अतिरिक्त लागत आई, जैसा कि नीचे तालिका 2.2 में विस्तृत है:

**तालिका 2.2: बीसी के निष्पादन में पीएमबी-40 के महंगे प्रावधान के कारण अतिरिक्त लागत का विवरण**

एनडीबी पैकेज संख्या (संभाग)	पीएमबी 40 के साथ बीसी की उद्धृत दरें (₹ में)	वीजी 30 के साथ बीसी की आनुपातिक उद्धृत दरें (₹ में)	भिन्नता	निष्पादित मात्रा	अतिरिक्त भुगतान
01 (उज्जैन)	8,400	8,274.85	125.15	20,177.77	25,25,228
06 (खरगोन)	8,008	7,888.33	119.67	24,419.00	29,22,139
09 (ग्वालियर)	8,831	8,699.71	131.29	18,172.68	23,85,826
10 (शिवपुरी)	7,800	7,683.57	116.43	25,060.19	29,17,730
15 (जबलपुर)	7,800	7,683.57	116.43	12,365.78	14,39,734
12 (विदिशा)	8,200	8,077.76	122.24	18,406.53	22,50,057
14 (नर्मदापुरम)	8,012	7,892.93	119.07	11,970.02	14,25,213
<b>कुल</b>					<b>1,58,65,926</b>

(स्रोत: विभाग द्वारा उपलब्ध कराए गए रिकॉर्ड)

निर्गम सम्मेलन में, शासन ने कहा (जून 2025) कि पीएमबी 40/एनआरएमबी का उपयोग करने का निर्णय इंजीनियरिंग विचारों पर आधारित था। जिसमें प्रत्याशित एकसल लोड वृद्धि, तापमान भिन्नता और उच्च-यातायात में संकट की रोकथाम शामिल है। पीएमबी 40 का उपयोग पेवमेंट स्थायित्व को बढ़ाने और रखरखाव लागत को कम करने के लिए एक सक्रिय उपाय था।

उत्तर तथ्यात्मक रूप से गलत है क्योंकि इन सभी प्रकरण में जहाँ ट्रैफिक पाँच एमएसए से कम था, पीएमबी-40 के साथ बीसी का निष्पादन पूरी तरह से अनुचित था, जबकि आईआरसी 30 एमएसए तक वीजी 30 के उपयोग की अनुमति देता है। इसलिए, इतनी महंगी मद के उपयोग का औचित्य पूरी तरह से अस्वीकार्य है। इसके अलावा, ऐसी स्थिति में इस तथ्य से भी इनकार नहीं किया जा सकता है कि पीएमबी 40 के स्थान पर सामान्य वीजी 30 का उपयोग किया गया होगा, क्योंकि बीसी निष्पादन के लिए पीएमबी-40 की बिल्कुल भी आवश्यकता नहीं थी।

### 2.3.7.3 बेडिंग में महंगे स्पेसिफिकेशन्स का अनुचित प्रयोग

बेडिंग वह सामग्री है जो पाइप को सहारा देने के लिए खाई के तल पर बिछाई जाती है, जबकि एम्बेकमेंट भार वितरित करता है, खासकर कठोर पाइपों के लिए। सीमेंट कंक्रीट क्रैडल बेडिंग का उपयोग वहाँ किया जाता है जहाँ अधिकतम सहारे की आवश्यकता होती है, जैसे कि भारी यातायात वाली सड़कें या जब भराव की ऊँचाई आठ मीटर से अधिक हो।

<sup>24</sup> पॉलिमर मॉडिफाइड बिटुमेन (पीएमबी) एक या एक से अधिक पॉलिमर पदार्थों के साथ मिश्रित बिटुमेन होता है। यह संशोधन बिटुमेन पदार्थ के यांत्रिक गुणों को बढ़ाने के उद्देश्य से किया जाता है। पीएमबी का उपयोग सड़क के पेवमेंट पर किया जाता है, विशेष रूप से उन पर जो भारी यातायात और चरम मौसम की स्थिति का सामना करने के लिए डिजाइन किए गए हैं।

लेखापरीक्षा ने (दिसंबर 2023 और जनवरी 2024 के बीच) दो संभागों में चार सड़क कार्यों में देखा कि कम यातायात मात्रा (95 सीवीपीडी से 172 सीवीपीडी) के बावजूद, प्रथम श्रेणी के बेडिंग को महंगे कंक्रीट क्रैडल बेडिंग (पीसीसी एम 15) से बदल दिया गया था, जिससे ₹ 24.32 लाख की अनुचित अतिरिक्त लागत आई।

उत्तर में, शासन ने मंदसौर-संजीत रोड के संबंध में बताया (जून 2025) कि कंक्रीट क्रैडल बेडिंग का उपयोग भार वितरण को बढ़ाने और डीफॉर्मेशन रिस्क को कम करने के लिए किया गया था। हालांकि, शासन ने अन्य सड़कों के संबंध में कोई टिप्पणी नहीं की।

यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि क्रैडल बेडिंग उच्च भार स्थितियों के लिए होती है, जो यहाँ लागू नहीं होती। कम यातायात को देखते हुए प्रथम श्रेणी के बेडिंग को महंगे कंक्रीट क्रैडल बेडिंग से बदलना अनुचित था।

### 2.3.8 महंगे स्पेसिफिकेशन्स को अपनाने के कारण अतिरिक्त लागत

आईआरसी:37-2018 के खंड 3.1 के प्रावधान के अनुसार, प्रत्येक प्रस्ताव को किफायती रूप से डिजाइन किया जाना चाहिए और इसमें लचीली पेवमेंट सड़कों के निर्माण और रखरखाव में स्थायित्व और लागत-प्रभावशीलता सुनिश्चित करने के लिए व्यापक पहलू शामिल होने चाहिए। इसलिए, स्थापित दिशानिर्देश अत्यधिक महंगे स्पेसिफिकेशन्स के अनुचित कार्यान्वयन पर रोक लगाते हैं। ऐसे स्पेसिफिकेशन्स को विवेकपूर्ण तरीके से और केवल तभी लागू किया जाना चाहिए जब विशिष्ट इंजीनियरिंग आवश्यकताओं और शर्तों द्वारा उचित ठहराया गया हो।

डिजाइन में कमियों और परिणामी अतिरिक्त लागत से संबंधित मुद्दे नीचे उल्लिखित हैं:

#### बिटुमिनस बेस और सरफेसिंग में महंगे स्पेसिफिकेशन्स का अनुचित निष्पादन

[13 संभागों के 22 सड़क कार्य (परिशिष्ट 2.5)]

नई सड़कों के लिए फ्लेक्सिबल फुटपाथों को शहरी और ग्रामीण सड़कों के लिए क्रमशः आईआरसी: 37-2012 और आईआरसी एसपी 72-2015 के अनुसार डिजाइन किया जाना चाहिए। आईआरसी: एसपी 72-2015 के विनिर्देश 1.6.1 और खंड 8 के अनुसार, ग्रामीण सड़कों के मामले में, जहाँ डिजाइन किया गया यातायात दो मिलियन स्टैंडर्ड एक्सल<sup>25</sup> (एमएसए) से कम है और सब-ग्रेड<sup>26</sup> सीबीआर<sup>27</sup> सात प्रतिशत से अधिक है, सील कोट के साथ ओपन ग्रेड प्रीमिक्स कार्पेट (ओजीपीसी) बिटुमिनस कोर्स के रूप में प्रदान किया जाना चाहिए। जब यातायात दो एमएसए से अधिक हो, तो इसकी क्रस्ट गणना आईआरसी 37 के अनुसार की जानी आवश्यक है।

लेखापरीक्षा में पाया गया (अप्रैल 2023 और मई 2024 के बीच) कि ओजीपीसी और सील कोट की आवश्यकता के विपरीत, विभाग ने डिजाइन में डेन्स बिटुमिनस मैकडैम (डीबीएम) और बिटुमिनस कंक्रीट (बीसी) प्रदान किया। अधिक महंगे स्पेसिफिकेशन्स के प्रावधान के कारण ₹ 28.09 करोड़ की अतिरिक्त लागत आई।

इंगित किये जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गयी। हालाँकि, कार्यपालन यंत्री ने बताया (अप्रैल 2023 से मई 2024) कि कार्यों को आईआरसी के प्रावधानों और डीपीआर में किए गए प्रावधानों के अनुसार निष्पादित किया गया था।

<sup>25</sup> मिलियन स्टैंडर्ड एक्सल सड़क पर यातायात के क्युमुलेटिव एक्सल लोड को दर्शाते हैं।

<sup>26</sup> सब ग्रेड सड़कों में मिट्टी के काम की ऊपरी 30 सेमी से 50 सेमी परत है।

<sup>27</sup> कैलिफोर्निया बियरिंग रेशियो (सीबीआर) मिट्टी की ताकत को दर्शाता है।

कार्यपालन यंत्रों का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि स्वीकृत डिजाइन और अनुमान आईआरसी विनिर्देशों के अनुसार नहीं थे। मुख्य अभियंता, तकनीकी स्वीकृति को मंजूरी देते समय डीपीआर में शामिल प्रावधानों की समीक्षा करने में भी विफल रहे।

क्रस्ट  
सीआरएम/डब्ल्यूएमएम/बीसी  
की अतिरिक्त मोटाई के  
प्रावधान और निष्पादन के  
कारण परिहार्य अतिरिक्त  
लागत

[11 संभागों की 11 सड़कें  
(परिशिष्ट 2.6)]

सब-बेस, ग्रेन्युलर बेस और बिटुमिनस बेस और सरफेसिंग कोर्स का चयन और मोटाई आईआरसी: 37 – 2001 और 2012 में निर्धारित विनिर्देशों के आधार पर तय की जाती है। सीआरएम, वेट मिक्स मैकडैम (डब्ल्यूएमएम) और बीसी की मोटाई सीबीआर के संदर्भ में सबग्रेड की ताकत और अनुमानित डिजाइन किए गए यातायात पर आधारित होती है, जिसे प्रारंभिक यातायात, लेन वितरण कारक, वाहन क्षति कारक और डिजाइन जीवन के आधार पर तैयार किया जाना है।

लेखापरीक्षा ने पाया (अप्रैल 2023 और मई 2024 के बीच) कि पेवमेंट डिजाइन और डिजाइन किए गए यातायात की गलत गणना के परिणामस्वरूप सीआरएम, डब्ल्यूएमएम की अत्यधिक मोटाई और बीसी के सतही मार्ग का अनुचित प्रावधान और कार्यान्वयन हुआ, जो 10 मिलीमीटर से 30 मिलीमीटर के बीच था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 39.89 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

इंगित किये जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गयी। हालाँकि, उत्तर में कार्यपालन यंत्रों ने बताया (अप्रैल 2023 और मई 2024 के बीच) कि सीआरएम सब-बेस, डब्ल्यूएमएम बेस और बीसी की मोटाई का निष्पादन सक्षम प्राधिकारी द्वारा विधिवत अनुमोदित स्वीकृत अनुमानों के अनुसार था।

कार्यपालन यंत्रों का उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि स्वीकृत अनुमान आईआरसी: 37 के विनिर्देशों के अनुसार नहीं थे।

### 2.3.9 पीक्यूसी की अधिक मोटाई के निष्पादन के कारण अतिरिक्त लागत

कंक्रीट की सतहों का डिजाइन अलग-अलग एक्सल लोड्स—सिंगल, टैन्डम, और ट्राइडम—से उत्पन्न तनावों की गणना करने में शामिल होता है, विशेष रूप से शीर्ष और निचले परतों पर टेन्सल फ्लेक्सरल स्ट्रेस। डिजाइन में इन सभी एक्सल लोड्स के संयुक्त कुल फटींग डैमज पर विचार करना आवश्यक है।

कंक्रीट पेवमेंट के डिजाइन में प्रमुख कारकों में डिजाइन अवधि, व्यावसायिक यातायात की मात्रा और प्रकार, लोड का लेटरल प्लेसमेंट, जलवायु परिस्थितियाँ शामिल हैं। आईआरसी:58-2015 और आईएस-456-2000 के खंड 6.9.3 के अनुसार, कंक्रीट की मजबूती समय के साथ बढ़ती है। पैवमेंट क्वालिटी कंक्रीट(पीक्यूसी) के लिए, सुरक्षा और प्रदर्शन सुनिश्चित करने हेतु एम40 ग्रेड कंक्रीट के लिए 90 दिनों में 4.95 N/mm<sup>2</sup> की फ्लेक्सरल स्ट्रेंथ<sup>28</sup> की सिफारिश की जाती है।

लेखापरीक्षा ने पाया (अप्रैल 2023 से मई 2024 तक) कि 25 चयनित संभागों में से आठ के 29 सड़क निर्माण कार्यों में विभाग ने पीक्यूसी की पेवमेंट मोटाई की गणना करते समय फ्लेक्सरल स्ट्रेंथ (एफएस), लेन की चौड़ाई, लेन वितरण कारक और तापमान अंतर आदि के गलत इनपुट लागू किए। इस प्रकार, विभाग ने पीक्यूसी की वास्तविक आवश्यकता की गलत गणना की और सड़कों में पीक्यूसी की अतिरिक्त मोटाई (20 मिलीमीटर और 70 मिलीमीटर के बीच) लागू कर दी, जैसा कि **परिशिष्ट 2.7** में विस्तृत है। इसके परिणामस्वरूप 97,257.25 घन मीटर पीक्यूसी कंक्रीट के निर्माण में ₹ 49.96 करोड़ की अतिरिक्त लागत आई।

<sup>28</sup> 90 दिनों की सेटिंग के लिए।

निर्गम सम्मेलन में शासन ने तथ्यों को स्वीकार किया (जून 2025) और कहा कि हम डीपीआर तैयार करने की प्रक्रिया में सुधार करने के लिए काम कर रहे हैं, क्योंकि तकनीकी विशेषज्ञता और योग्य परामर्शदाताओं की कमी थी, इसलिए अनियमितताएं बनी रहीं।

उत्तर से यह पुष्टि होती है कि विभाग परामर्शदाताओं की नियुक्ति के मूल उद्देश्य क्षेत्र-विशिष्ट तकनीकी विशेषज्ञता उपलब्ध कराना को सुनिश्चित करने में विफल रहा।

### 2.3.10 सीमेंट कंक्रीट पेवमेंट में महंगे स्पेसिफिकेशन्स का निष्पादन

कम यातायात वाली सड़कों, जिनका औसत दैनिक यातायात 450 सीवीपीडी से कम है, के लिए आईआरसी : एसपी:62-2014 के विनिर्देश लागू होते हैं (सीमेंट कंक्रीट के एम 30 ग्रेड वाले सीसी पेवमेंट)। हालांकि, 450 सीवीपीडी से अधिक औसत दैनिक यातायात वाली सड़कों के लिए आईआरसी:58-2015 के विनिर्देश लागू होते हैं (सीमेंट कंक्रीट के एम 40 ग्रेड वाले सीसी पेवमेंट)।

लेखापरीक्षा ने 12 संभागों में पाया गया (अप्रैल 2023 से मई 2025) कि 29 सड़क कार्यों में प्रारंभिक यातायात मात्रा 56 सीवीपीडी और 239 सीवीपीडी के बीच थी और इन सड़कों के पेवमेंट को आईआरसी:एसपी:62-2014 के अनुसार एम 30 ग्रेड सीमेंट कंक्रीट के साथ डिजाइन किया जाना चाहिए था। हालांकि, विभाग ने स्पष्ट विनिर्देश होने के बावजूद, आईआरसी:58 के अनुसार एम 40 ग्रेड के सीमेंट कंक्रीट के साथ रिजिड पेवमेंट को डिजाइन किया। इस प्रकार, अनुचित रूप से महंगे स्पेसिफिकेशन्स के परिणामस्वरूप सरकारी खजाने पर ₹ 29.52 करोड़ का अतिरिक्त बोझ पड़ा।

लेखापरीक्षा में पाया गया (अप्रैल 2023 से मई 2024) 25 चयनित संभागों में से आठ के 29 सड़क कार्यों में विभाग ने पीक्यूसी की पेवमेंट मोटाई की गणना करते समय फ्लेक्सुरल स्ट्रेंथ (एफएस), लेन की चौड़ाई, लेन वितरण कारक और तापमान अंतर आदि का गलत इनपुट लागू किया। इस प्रकार, विभाग ने पीक्यूसी की वास्तविक आवश्यकता की गलत गणना की और सड़कों में पीक्यूसी की अतिरिक्त मोटाई (20 मिमी और 70 मिमी के बीच) लागू कर दी जैसा कि **परिशिष्ट 2.7** में बताया गया है। इससे 97,257.25 घन मीटर पीक्यूसी कंक्रीट के निष्पादन में ₹ 49.96 करोड़ की अतिरिक्त लागत आई।

इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गयी। हालांकि, उत्तर में, मुख्य अभियंता ने बताया (अप्रैल 2024) कि सभी सड़कें महत्वपूर्ण हैं और एमडीआर और एसएच से जुड़ी हुई हैं। सड़कों के चौड़ीकरण और पुनर्निर्माण के बाद, भारी ट्रक यातायात का भी अनुमान लगाया गया था। आईआरसी के खंड 3.3 के अनुसार: एसपी62, आईआरसी: 58 को कम मात्रा वाले यातायात के लिए विचार करने की आवश्यकता नहीं है, विशेष परिस्थितियों को छोड़कर जहां भारी ट्रक यातायात का अनुमान है। पुनः, आईआरसी के खंड 3.1 के अनुसार: एसपी 62, आईआरसी 58 कुछ प्रकरण में पेवमेंट की मोटाई तक पहुंचने के लिए प्रासंगिक हो सकता है जैसा कि आईआरसी के खंड 1.3 में उल्लिखित है: एसपी 62 जो बताता है कि डायवर्ट किए गए भारी यातायात की स्थिति जैसे कारक। इन बातों को ध्यान में रखते हुए एम 40 से सड़क का डिजाइन तैयार किया गया और तकनीकी मंजूरी दी गई।

उत्तर भ्रामक है क्योंकि इन सड़कों पर पेवमेंट का डिजाइन शुरुआती यातायात मात्रा के आधार पर बनाया गया है। सभी प्रकरण में, शुरुआती यातायात 450 सीवीपीडी से कम था, जो दर्शाता है कि सड़कों को आईआरसी: एसपी:62 में उल्लिखित विनिर्देशों के अनुसार डिजाइन किया जाना चाहिए था, जिसमें पेवमेंट के लिए एम30 ग्रेड सीमेंट कंक्रीट का

प्रावधान किया गया था। हालाँकि, विभाग ने जानबूझकर कम यातायात वाली सड़कों के लिए एम40 ग्रेड सीमेंट कंक्रीट का प्रावधान किया, और आईआरसी विनिर्देशों की अनदेखी की।

### 2.3.11 फ्लाई-ऐश के साथ और उसके बिना पैवमेंट क्वालिटी कंक्रीट और ड्राई लीन कंक्रीट का निष्पादन

पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय की अधिसूचना (जनवरी 2016) के अनुसार, थर्मल पावर प्लांट के 300 किलोमीटर के दायरे में पीक्यूसी और डीएलसी के निर्माण में फ्लाई ऐश का उपयोग करना अनिवार्य है। इसके अलावा, फ्लाई ऐश का उपयोग सुनिश्चित करना राज्य प्राधिकरणों की जिम्मेदारी होगी और तदनुसार, लोक निर्माण विभाग के एसओआर 2014, एसओआर 2016 और एसओआर 2017 में फ्लाई ऐश के साथ और उसके बिना पीक्यूसी और डीएलसी के लिए अलग-अलग दरें शामिल थीं। पीक्यूसी के मामले में, दरों में अंतर (फ्लाई ऐश के साथ और उसके बिना की मद में) क्रमशः एसओआर 2014, 2016 और 2017 में ₹ 383 प्रति घन मीटर, ₹ 345 प्रति घन मीटर, ₹ 310 प्रति घन मीटर है। इसी तरह, डीएलसी के लिए उक्त एसओआर दर का अंतर ₹ 110 प्रति घन मीटर, ₹ 99 प्रति घन मीटर और ₹ 89 प्रति घन मीटर है।

लेखापरीक्षा में पाया गया (अप्रैल 2023 और मई 2024 के बीच) कि या तो गैर-ईपीसी कार्यों में फ्लाई ऐश का प्रावधान नहीं किया जा रहा है या फिर पीक्यूसी और डीएलसी की मदों में फ्लाई ऐश का उपयोग करके निष्पादन होने पर भी दरों को विनियमित नहीं किया जा रहा है।

23 संभागों (परिशिष्ट 2.8) में किए जा रहे 82 सड़क कार्यों में, विभाग ने डीपीआर में फ्लाई ऐश के साथ पीक्यूसी और डीएलसी की मदों को शामिल नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप डीएलसी और पीक्यूसी के निष्पादन में ₹ 69.05 करोड़ की अतिरिक्त लागत आई। इसके अलावा, पाँच संभागों (परिशिष्ट 2.9) में किए जा रहे छह सड़क कार्यों में, ठेकेदारों ने पीक्यूसी और डीएलसी में फ्लाई ऐश का उपयोग किया। हालाँकि, फ्लाई ऐश के साथ पीक्यूसी और डीएलसी के निष्पादन के लिए दरों को विनियमित किए बिना ठेकेदारों को भुगतान किया गया था। इसके परिणामस्वरूप विभाग की लापरवाही के कारण ₹ 9.94 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान हुआ।

*यह उजागर करना ज़रूरी है कि ईपीसी अनुबंधों में, ठेकेदारों ने पीक्यूसी, डीएलसी और संरचनात्मक कार्यों में फ्लाई ऐश का इस्तेमाल किया, जबकि इसके इस्तेमाल का कोई प्रावधान नहीं था, जिससे उन्हें वित्तीय लाभ हुआ क्योंकि भुगतान लीनियर माप पर आधारित थे। हालाँकि, पीक्यूसी और डीएलसी से जुड़े गैर-ईपीसी अनुबंधों में, विभाग या तो जानबूझकर फ्लाई ऐश के लिए प्रावधान शामिल नहीं कर रहा है या दरों को विनियमित करने में विफल रहा है, जबकि निष्पादन में इसके वास्तविक उपयोग से ठेकेदारों को लाभ हो रहा है।*

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में, शासन ने बताया कि सामग्री की शक्ति 14 दिनों के बाद प्राप्त होती है, जिसके कारण कार्य में विलंब होता है, और यह व्यवहारिक नहीं है क्योंकि इतने लंबे समय तक यातायात रोका नहीं जा सकता।

हालाँकि, फ्लाई ऐश के उपयोग के बावजूद पीक्यूसी की दरों में कमी न किए जाने के मुद्दे पर, शासन ने आश्वासन दिया कि इस विषय की समीक्षा की जाएगी।

शासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि मानक निर्माण प्रथाओं और आईआरसी दिशानिर्देशों के अनुसार कंक्रीट का न्यूनतम 28 दिनों तक क्योरिंग किया जाना आवश्यक है ताकि अपेक्षित शक्ति एवं टिकाऊपन प्राप्त हो सके। क्योरिंग अवधि

से पहले यातायात खोल देना पेवमेंट की संरचनात्मक दृढ़ता को प्रभावित करता है। शासन का यह तर्क भी तथ्यात्मक रूप से असंगत है कि इतने लंबे समय तक यातायात रोका नहीं जा सकता, क्योंकि अनुबंध प्रावधानों और एमओआरटीएच दिशानिर्देशों के अनुसार क्योरिंग अवधि के दौरान यातायात का प्रबंधन एवं डायवर्जन की व्यवस्था करना ठेकेदार की जिम्मेदारी है।

### 2.3.12 जल निकासी परत का अवमानक प्रावधान और निष्पादन

एमओआरटीएच विनिर्देशों के उप-खंड 407.1 में यह प्रावधान है कि जल निकासी परत के ऊपर पेवमेंट के दोनों ओर हार्ड शोल्डर का निर्माण किया जाना चाहिए। आईआरसी : एसपी 87-2013 के खंड 5.4.2 के अनुसार, डीएलसी परत के नीचे पूरी संरचना चौड़ाई में 150 मिलीमीटर सीआरएम की एक उचित रूप से डिजाइन की गई जल निकासी परत प्रदान की जाएगी। इसके अलावा, आईआरसी :37 के खंड 11.3 के अनुसार, यह सुनिश्चित करने के लिए सावधानी बरती जानी चाहिए कि जल निकासी परत के खुले सिरे एम्बेकमेंट की मिट्टी से न ढकें। मध्यप्रदेश शासन के आदेश (मई 2015)<sup>29</sup> के अनुसार, हार्ड शोल्डर का निर्माण सीबीआर >12 वाली सामग्री से जल निकासी परत के ठीक ऊपर सड़क स्तर तक पूरी मोटाई में सीआरएम से किया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने तीन संभागों (परिशिष्ट 2.10) के सात कार्यों में (अगस्त 2023 से जनवरी 2024 तक) देखा कि सीआरएम की जल निकासी परत को अर्थन शोल्डर से ढका गया था, जिनका सीबीआर सात प्रतिशत था, जबकि आवश्यक हार्ड शोल्डर का सीबीआर 12 प्रतिशत था, जिसका प्लास्टिसिटी इंडेक्स कम होता है। मिट्टी के शोल्ड, जिनका प्लास्टिसिटी इंडेक्स अधिक होता है, के उपयोग ने सब-ग्रेड के ऊपर स्थित सीआरएम परत के लिए इच्छित जल निकासी कार्य में बाधा उत्पन्न की। परिणामस्वरूप, सीआरएम परत के इच्छित जल निकासी प्रदर्शन से समझौता किया गया, और पूरे निर्माण में सीआरएम जल निकासी परत पर किए गए कार्य को अवमानक माना गया, जिसकी लागत ₹ 17.37 करोड़ है।

उत्तर में, शासन ने (जून 2025) में बताया कि दो संभाग (पीडब्ल्यूडी, मंदसौर और पीडब्ल्यूडी, शिवपुरी) में कार्य के निष्पादन के दौरान केवल 12 प्रतिशत से अधिक मिट्टी का उपयोग किया गया। वहीं पीडब्ल्यूडी, छतरपुर में, एक अन्य संभाग (कार्यपालन यंत्री, शिवपुरी) ने (सितंबर 2023) में बताया कि शोल्डर एवं जल निकासी परत का कार्य स्वीकृत डिजाइन के अनुसार ही निष्पादित किया गया।

उत्तर स्वीकार्य नहीं हैं, क्योंकि एमबी की लेखापरीक्षा जांच से पता चला है कि जल निकासी परत के ठीक ऊपर अर्थन शोल्डर को रखा गया था, जिससे सीआरएम परत का जल निकासी प्रदर्शन प्रभावित हुआ और इसलिए किया गया कार्य अवमानक था, जिसके परिणामस्वरूप राजकोष को हानि हुई।

### 2.3.13 सड़क पेवमेंट में डीएलसी की अधिक मोटाई के निष्पादन के कारण अतिरिक्त लागत

आईआरसी एसपी: 49-2014 की खंड 2 के अनुसार, राज्य राजमार्गों और राष्ट्रीय राजमार्गों की सभी प्रमुख परियोजनाओं के लिए ड्राई लीन कंक्रीट (डीएलसी) सब-बेस की मोटाई न्यूनतम 150 मिलीमीटर होगी। अन्य सड़कों में, यह 100 मिलीमीटर मोटाई में बनाई जाएगी।

लेखापरीक्षा ने (जनवरी 2024) पाया कि लोक निर्माण विभाग, अनुरक्षण संभाग क्रमांक-2, भोपाल संभाग में “कोलार रोड पर डॉ. श्यामा प्रसाद मुखर्जी नगर मार्ग के 15.10 किलोमीटर खंड का सुधार” कार्य में 100 मिलीमीटर डीएलसी सब-बेस

<sup>29</sup> मंत्रालय परिपत्र संख्या 2661/3184/2015/19/पी दिनांक 20-05-2015

के साथ सुरक्षित पेवमेंट डिजाइन की गारंटी के बावजूद, 150 मिलीमीटर मोटाई की डीएलसी का कार्यान्वयन किया गया। इसके परिणामस्वरूप ₹ 2.63 करोड़<sup>30</sup> की अतिरिक्त लागत आई।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने आश्वासन दिया कि श्यामा प्रसाद मुखर्जी मार्ग की पेवमेंट संरचना की जांच की जाएगी, और संशोधित डिजाइन प्रस्तुत किया जाएगा। विभाग ने यह भी माना कि मूल डीपीआर अधिक सटीकता के साथ तैयार किया जाना चाहिए था।

शासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि संशोधित डिजाइन प्रस्तुत करने का आश्वासन आज तक (सितंबर 2025) अधूरा है। आईआरसी:49 के अनुसार, एमडीआर के लिए 100 मिलीमीटर डीएलसी सब-बेस अनिवार्य है, जो श्यामा प्रसाद मुखर्जी मार्ग के मूल डिजाइन में भी प्रदान किया गया था। तकनीकी आवश्यकता या सहायक डिजाइन अनुमोदन के बिना अतिरिक्त 50 मिलीमीटर का निष्पादन लागत प्रभावी इंजीनियरिंग प्रथाओं के पालन की कमी को दर्शाता है और इसके परिणामस्वरूप सार्वजनिक संसाधनों पर अनुचित वित्तीय बोझ पड़ता है।

### 2.3.14 टैक कोट

आईआरसी:016-2008 के अनुसार, टैक कोट बिटुमेन की एक पतली परत होती है जिसे डामर या बिटुमिनस मिश्रण की अगली परत बिछाने से पहले मौजूदा पेवमेंट की सतह पर लगाया जाता है। इसे पुरानी और नई परतों के बीच पर्याप्त जुड़ाव सुनिश्चित करने के लिए लगाया जाता है, जिससे पेवमेंट का प्रदर्शन और स्थायित्व बढ़ता है।

#### 2.3.14.1 बिटुमिनस कोर्स बिछाने में देरी के कारण अवमानक काम

लेखापरीक्षा ने पाया (जून 2023 और जून 2024 के बीच) कि तीन संभागों के पाँच सड़क निर्माण कार्यों में, डीबीएम को डब्ल्यूएमएम के ऊपर या तो बिना टैक कोट के या दो से 15 दिनों की देरी से बिछाया गया था। और बीसी का निर्माण 10 दिनों से लेकर 20 दिनों की देरी से किया गया, जिसके लिए अतिरिक्त टैक कोट लगाया जाना था, जो कि नहीं किया गया।

आईआरसी:16 के खंड 4.3.6 में निर्दिष्ट किया गया है कि टैक कोट के रूप में इमल्शन लगाने के बाद, बिटुमिनस मिश्रण या ओवरले लगाने से पहले बिटुमेन इमल्शन को टूटने दिया जाना चाहिए। टैक कोट का छिड़काव जिस क्षेत्र में किया जा रहा है, वहाँ यातायात को रोका जाना चाहिए। इसलिए, बिटुमिनस कोर्स बिछाने से ठीक पहले टैक कोट लगाया जाना चाहिए।

डब्ल्यूएमएम (टैक कोट का गैर/विलंबित प्रयोग) पर डीबीएम का कार्यान्वयन और बिना टैक कोट के बीसी का विलंबित निष्पादन, दोनों मुख्य परतों के बीच के जुड़ाव को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करता है। इस प्रकार, परिशिष्ट 2.11 में वर्णित ₹ 8.61 करोड़ मूल्य के कम विनिर्देशन वाले कार्य (डीबीएम: 8,980.45 घन मीटर और बीसी: 6,214 घन मीटर) का अपर्याप्त निष्पादन हुआ है, जिसके कारण सड़क शीघ्र क्षति की चपेट में आ गई है।

उत्तर में, शासन ने बताया (जून 2025) कि टैक कोट के निष्पादन के बाद स्थानीय परिस्थितियों के कारण सड़क को यातायात के लिए खोलना पड़ा। हालाँकि, डीबीएम बिछाने से पहले टैक कोट लगाने का कार्य ठेकेदार की लागत पर किया गया था। चूंकि यह मद ठेकेदार को देय नहीं था, इसलिए इसे माप पुस्तिका में दर्ज नहीं किया गया।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि मानक प्रक्रिया के अनुसार सभी निष्पादित मदों चाहे वे देय हों या अदेय, को उचित रूप से माप पुस्तिका में दर्ज किया जाना अनिवार्य है, ताकि पारदर्शिता एवं जवाबदेही सुनिश्चित की जा सके। यदि अतिरिक्त टैक कोट का कार्य किया गया था परंतु उसे अदेय माना गया, तो माप पुस्तिका में “मापा गया लेकिन भुगतान नहीं किया जाएगा” जैसी स्पष्ट टिप्पणी दर्ज की जानी चाहिए थी।

<sup>30</sup> निष्पादित डीएलसी की कुल मात्रा 30,356.10 घन मीटर थी, डीएलसी की आवश्यक मात्रा 20,237.4 घन मीटर थी, इस प्रकार ₹ 2,600 प्रति घन मीटर की दर से 10,118.7 घन मीटर = ₹ 263,08,620

### 2.3.14.2 अतिरिक्त टैक कोट का अनियमित प्रावधान और निष्पादन

मंत्रालय के विनिर्देश के खंड 504.5 के अनुसार, यदि डीबीएम को बीसी से ढकने में कोई देरी होती है, तो अतिरिक्त टैक कोट की लागत ठेकेदार द्वारा वहन की जाएगी।

लेखापरीक्षा ने (अप्रैल 2024 और जून 2024 के बीच) नौ संभागों में देखा कि दस सड़क कार्यों के संशोधित अनुमानों में, विभाग ने 'अतिरिक्त/इटरमीडिएट टैक कोट लगाने' को एक मद के रूप में प्रदान किया था। डीबीएम पर बीसी के निष्पादन में देरी के कारण ठेकेदारों ने इन कार्यों में 47,48,215.36 वर्ग मीटर पर अतिरिक्त टैक कोट लगाया और तदनुसार ₹ 6.31 करोड़ का भुगतान किया गया।

अतिरिक्त टैक कोट के निष्पादन से संकेत मिलता है कि डीबीएम की तुलना में बीसी के निष्पादन में देरी हुई थी और इसलिए अतिरिक्त टैक कोट की लागत ठेकेदारों द्वारा वहन की जानी थी। संशोधित अनुमानों में टैक कोट को एक अतिरिक्त मद के रूप में शामिल करना अनुचित था और इसके परिणामस्वरूप ₹ 6.31 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ, जैसा कि **परिशिष्ट 2.12** में विस्तृत है।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने कहा कि इस मुद्दे की जांच की जाएगी।

शासन की ओर से आवश्यक कार्रवाई अभी भी प्रतीक्षित है (सितंबर 2025)।

### 2.3.15 वन विभाग से आवश्यक मंजूरी प्राप्त करने में विफलता अप्रभावी योजना का संकेत देती है

मध्यप्रदेश निर्माण विभाग नियमावली के खंड 2.111 में कहा गया है कि वन (संरक्षण) अधिनियम 1980 के अनुसार, किसी भी गैर-वनीय उद्देश्य के लिए वन भूमि के परिवर्तन (डायवर्सन) के सभी प्रस्तावों के लिए भारत सरकार के पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय (एमओईएफ एंड सीसी) की पूर्ण स्वीकृति आवश्यक होगी। सीआरएफ (राज्य सड़क) नियम 2014 के नियम 6 के उप-नियम 2 के अनुसार, प्रस्ताव में केवल वे कार्य शामिल होंगे जहाँ भूमि बिना किसी बाधा के उपलब्ध हो।

सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के तकनीकी परिपत्र (अक्टूबर 1984) के अनुसार, सड़क किनारे विकास के संबंध में मौजूदा सड़क का विवरण दर्शाते हुए एलाइनमेंट योजनाएँ तैयार की जानी चाहिए, जिनमें उपलब्ध राइट ऑफ वे, छायादार मार्ग के लिए आवश्यक अतिरिक्त भूमि, यूटिलिटी लाइनें आदि शामिल हों। भूमि अधिग्रहण पूरा होने के बाद, यूटिलिटी लाइनें, बिजली/टेलीफोन के खंभे आदि स्थानांतरित करने, क्रॉस ड्रेनेज निर्माण और सहायक कार्य शुरू किए जाने चाहिए। कार्य सौंपने से पहले, विभाग को ठेकेदार को बाधा-मुक्त स्थल सौंपना होगा।

लेखापरीक्षा ने 16 संभागों में (मई 2023 से जून 2024 तक) पाया कि वन विभाग से अनुमति प्राप्त करने में विफलता, निजी भूमि विवाद, अतिक्रमण और यूटिलिटी शिफ्टिंग में देरी के कारण 48 कार्यों (**परिशिष्ट 2.13**) के पूरा होने में 117 दिनों से 1,838 दिनों के बीच की देरी हुई।

ये सभी मामले अनुचित नियोजन को दर्शाते हैं, क्योंकि ये कार्य आवश्यक मंजूरी सुनिश्चित किए बिना ही शुरू कर दिए गए, जिसके कारण समय और लागत में वृद्धि हुई।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने इस तथ्य को स्वीकार किया और कहा कि राजस्व और वन विभाग के बीच अधिकार क्षेत्र की सीमा को लेकर भ्रम था। हालाँकि, मामले की जांच की जाएगी और भविष्य के अनुपालन के लिए नोट किया जाएगा।

तथ्य यह है कि शासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि वन मंजूरी प्राप्त करने से पहले काम सौंपने से बचने के निर्देश जारी करने के संबंध में 25 सितंबर 2012 को आयोजित निर्गम सम्मेलन के दौरान भी इसी तरह का आश्वासन दिया गया था। हालाँकि, समस्या लगातार बनी हुई है, जो प्रभावी कार्यान्वयन की कमी का संकेत देती है।

### 2.3.16 ईपीसी अनुबंध में समापन समयसीमा का मनमाना निर्धारण

ईपीसी परियोजनाओं में शुरू से अंत तक एक दृष्टिकोण शामिल होता है जहाँ सारा जोखिम ठेकेदार पर होता है, जो डिजाइन, खरीद और समय पर निष्पादन के लिए जिम्मेदार होता है। ये अनुबंध जटिल दायरे और डिजाइन वाली बड़ी परियोजनाओं के लिए सबसे उपयुक्त हैं और लागत और समय के संबंध में उचित मात्रा में निश्चितता के साथ परियोजनाओं का कार्यान्वयन सुनिश्चित करते हैं। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा तैयार किए गए ईपीसी अनुबंधों के आदर्श मानदंडों के अनुसार, ठेकेदार लक्ष्य से पहले पूरा होने वाले प्रत्येक दिन के लिए अनुबंध मूल्य के 0.03 प्रतिशत की दर से शीघ्र समापन बोनस (ईसीबी) के पात्र हैं (अधिकतम पाँच प्रतिशत के अधीन)।

लेखापरीक्षा द्वारा जाँचे गए तीन ईपीसी कार्यों में से एक को बंद कर दिया गया (आरओडब्ल्यू की अनुपलब्धता के कारण)। अन्य दो की स्थिति इस प्रकार है:

#### छ: लेन-मक्सी बायपास चौराहा से भोपाल चौराहा, 4.80 कि.मी

##### ईपीसी अनुबंध मूल्य:

₹ 50.70 करोड़

समापन समय: 24 महीने

समय-सीमाएं मनमाने ढंग से तय की गईं तथा परियोजनाओं के दायरे, मात्रा, क्रियान्वयन में आने वाली बाधाओं आदि का विश्लेषण किए बिना ही समय-सीमाएं तय की गईं।

परिणामस्वरूप, परियोजनाएं क्रमशः 518 और 550 दिनों के भीतर पूरी हो गईं।

समय-सीमा के अनियमित निर्धारण के परिणामस्वरूप, कार्य क्रमशः 231 दिन और 192 दिन पहले पूरे हो गए। परिणामस्वरूप, ठेकेदार अनुबंध में निर्धारित अपने-अपने कार्यों के लिए क्रमशः ₹ 3.13 करोड़ और ₹ 1.91 करोड़ के बोनस के हकदार हो गए।

यह भी उल्लेखनीय है कि आरएफपी में परियोजना पूरी करने की समय-सीमा 18 महीने निर्धारित की गई थी। अगर इसकी योजना बनाई गई होती, तो ठेकेदारों को दिए जाने वाले ईसीबी को काफी हद तक कम किया जा सकता था या टाला जा सकता था। इससे पता चलता है कि समय-सीमाएँ बिना किसी विश्लेषण के तय की गई थीं, केवल ईसीबी के माध्यम से ठेकेदारों को अतिरिक्त पारिश्रमिक देकर अतिरिक्त लाभ पहुँचाने के लिए।

#### भाऊगढ़-दलौदा-सीतामऊ मार्ग का शेष कार्य, 30.55

##### किलोमीटर (इटरमीडिएट लेन)

##### ईपीसी अनुबंध मूल्य:

₹ 33.82 करोड़

समापन समय: 24 महीने

इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गयी। हालाँकि, उत्तर में प्राधिकरण के इंजीनियरों ने बताया (अक्टूबर 2023 से जनवरी 2024 के बीच) कि कार्यों की समय-सीमा निर्धारित करने के लिए उचित सीपीएम और पीईआरटी विश्लेषण के अनुसार दो वर्ष की समय-सीमा तय की गई थी। सड़क निर्माण कार्यों के अलावा, कई संरचनाएँ, यूटिलिटी शिफ्टिंग आदि भी कार्य में शामिल थे।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि सीपीएम और पीईआरटी विश्लेषण अभिलेखों में उपलब्ध नहीं थे। यूटिलिटी शिफ्टिंग और संरचनाओं के निर्माण के संबंध में दिया गया औचित्य भी उचित नहीं था क्योंकि ये सड़क चौड़ीकरण और सुदृढ़ीकरण कार्यों के अभिन्न पहलू हैं।

लेखापरीक्षा के अनुरोध पर, विभाग ने ईपीसी परियोजनाओं (चौड़ीकरण और सुदृढ़ीकरण) की समयसीमा को घटाकर 18 महीने कर दिया है।

### 2.3.17 बिना किसी औचित्य के असामान्य रूप से कम निविदाओं को स्वीकार करना - गुणवत्ता और ठेकेदार की व्यवहार्यता के लिए जोखिम

एमपीपीडब्ल्यूडी द्वारा तैयार की गई दर अनुसूची (एसओआर) सार्वजनिक कार्यों के आकलन के लिए मानकीकृत इकाई दरें प्रदान करती है और निविदा और भुगतान का आधार बनती है। इसमें मानक उपभोग मानदंडों और उत्पादकता को ध्यान

में रखते हुए सामग्री, श्रम और मशीनरी के लिए वर्तमान बाजार दरों को शामिल किया गया है। इसमें ओवरहेड शुल्क के साथ-साथ ठेकेदार के लाभ के लिए 10 प्रतिशत का प्रावधान भी शामिल है।

मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग की दर अनुसूची (एसओआर) के अनुसार, प्रति इकाई दरों में सामग्री, श्रम, ओवरहेड और ठेकेदार का उचित लाभ शामिल होता है। निर्माण कार्यों की खरीद के लिए नियमावली, 2022 (वित्त मंत्रालय, पैरा 5.6.4) में यह अनिवार्य किया गया है कि असामान्य रूप से कम बोलियों को लिखित स्पष्टीकरण और दर विश्लेषण के माध्यम से उचित ठहराया जाना चाहिए, और ठेके केवल तभी दिए जाने चाहिए जब दरें टिकाऊ पाई जाएँ।

एसओआर से काफी कम दरों पर प्राप्त बोलियाँ अव्यावहारिक होती हैं, और ऐसी बोलियों को व्यवहार्यता विश्लेषण के बिना स्वीकार करना गुणवत्ता पर प्रतिकूल प्रभाव डालने का जोखिम पैदा करता है तथा अनुबंध की व्यवहार्यता को भी खतरे में डालता है, विशेषकर जब उद्धृत दरें लागत वसूली स्तर से भी नीचे हों।

वर्ष 2015-23 के दौरान स्वीकृत निविदाओं की लेखापरीक्षा जाँच से पता चला कि 276 निविदाओं में से 229 निविदाएँ एसओआर से कम नकारात्मक प्रतिशत पर प्रदान की गईं, जिनमें से कुछ तो (-)26.88 प्रतिशत तक कम थीं। इनमें से 159 निविदाएँ ऐसी हैं जो असाधारण रूप से (-)10.00 प्रतिशत से कम हैं। एसओआर में ठेकेदार के लाभ को पहले से ही शामिल किए जाने के बावजूद, ऐसी बोलियों की व्यवहार्यता को उचित ठहराने के लिए कोई सहायक विश्लेषण या बोलीदाता स्पष्टीकरण नहीं मिला। इससे इस बात पर गंभीर चिंताएँ पैदा होती हैं कि इतनी रियायती दरों पर गुणवत्ता और लाभप्रदता कैसे बनाए रखी जाती है।

इसके अलावा, लेखापरीक्षा ने पाया कि 159 निविदाओं में से, जो (-) 10.00 प्रतिशत से असाधारण रूप से कम हैं, 16 निविदाओं में कार्य की लागत 10 प्रतिशत से 190 प्रतिशत तक बढ़ी, जबकि 12 निविदाओं में कार्य की लागत (-)10.37 प्रतिशत से (-)34.33 प्रतिशत तक कम हुई। इससे पता चलता है कि या तो पूरा कार्य पूर्ण नहीं किया गया, या कार्यों की लागत बढ़ा दी गई।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने कहा कि प्रचलित प्रवृत्ति का विश्लेषण करने के बाद ही निविदाएँ स्वीकार/अस्वीकार की जाती हैं।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि केवल प्रचलित बाजार रद्धानों का अनुसरण करना एसओआर से नीचे की निविदाओं को स्वीकार करने का वैध औचित्य नहीं है, खासकर जब एसओआर पहले से ही ठेकेदार के लाभ को ध्यान में रखता है। एसओआर से 10 प्रतिशत से अधिक नीचे बोलियाँ स्वीकार करने से वित्तीय व्यवहार्यता के बारे में गंभीर चिंताएँ पैदा होती हैं, अवमानक सामग्री, विलंबित समयसीमा और अनुबंध संबंधी विवादों का खतरा बढ़ जाता है।

## 2.4 निष्कर्ष

लेखापरीक्षा में मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग में सड़क अवसंरचना परियोजनाओं के नियोजन और क्रियान्वयन में प्रणालीगत कमियाँ पाई गईं, जिसके परिणामस्वरूप भारी वित्तीय घाटा, अक्षमताएँ और परियोजना के परिणाम प्रभावित हुए। सड़क परिसंपत्ति प्रबंधन प्रणाली (आरएएमएस) और सड़क इतिहास (आरएच) अभिलेखों तथा मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग नियमावली के अभाव ने आँकड़ों पर आधारित निर्णय लेने की प्रक्रिया को गंभीर रूप से प्रभावित किया है, जिसके परिणामस्वरूप रखरखाव की प्राथमिकताएँ कमजोर रहीं और सड़कों का समय से पहले उन्नयन हुआ, जैसा कि अमरपाटन-रामपुर और झिन्ना-चरखी घाटी सड़कों के प्रकरण में देखा गया है। मध्यप्रदेश ग्रामीण सड़क विकास प्राधिकरण

के विपरीत, मास्टर प्लान या रणनीतिक योजना के अभाव के कारण परियोजनाओं की अव्यवस्थित पहचान, संसाधनों का अकुशल आवंटन, और पर्यावरणीय मंजूरी तथा सड़क सुरक्षा एकीकरण जैसे महत्वपूर्ण पहलुओं की उपेक्षा हुई है।

खराब योजना और दिशानिर्देशों का पालन न करने से गंभीर वित्तीय परिणाम सामने आते हैं। पूर्व चेतावनियों के बावजूद, हनौता सिंचाई परियोजना के कारण जलमग्न होने के कारण अनुपयोगी हो चुकी उदयपुर-बामौरा-पठान सड़क पर व्यर्थ व्यय किया गया। यातायात मात्रा दिशानिर्देशों की अनदेखी करते हुए 19 परियोजनाओं में अनावश्यक सड़क चौड़ीकरण के परिणामस्वरूप अतिरिक्त लागत आई। भूमि अधिग्रहण के उल्लंघन, जैसे कि आरओडब्ल्यू प्राप्त किए बिना निविदाएँ जारी करना, परियोजनाओं को बंद करने का कारण बने, जैसा कि कल्यासोत बांध से न्यू बाईपास सड़क प्रकरण में हुआ। परियोजनाओं को मजबूत बनाने के लिए बेनकेलमैन बीम डिफ्लेक्शन (बीबीडी) परीक्षण न करने के परिणामस्वरूप सड़क मरम्मत के दौरान लागत बढ़ गई।

अवमानक निष्पादन प्रथाओं ने समस्याओं को और जटिल बना दिया। पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय के आदेशों के बावजूद, पीक्यूसी और डीएलसी में फ्लाई ऐश का उपयोग न करने से अतिरिक्त लागत आई। अवमानक जल निकासी परतें, हार्ड शोल्डर (सीबीआर >12 प्रतिशत) के बजाय मिट्टी के शोल्ड से ढकी होने के कारण, पेवमेंट के प्रदर्शन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। उचित सीपीएम/पीईआरटी विश्लेषण के बिना, ईपीसी अनुबंधों में मनमानी परियोजना समयसीमा के परिणामस्वरूप, अनावश्यक रूप से समय से पहले पूरा होने पर बोनास मिला। बोलीदाताओं द्वारा लगातार कम बोली प्रस्तुत करना विभाग द्वारा तैयार किए गए अनुमानों की विश्वसनीयता पर सवाल उठाता है क्योंकि ठेकेदारों के लिए पुराने/आउटडेटेड एसओआर के आधार पर तैयार किए गए अनुमानों से कम पर काम करना व्यावहारिक रूप से संभव नहीं है।

## 2.5 अनुशंसाएं

अनुशंसा की जाती है कि:

- पीडब्ल्यूडी को शासन की निगरानी में आर्थिक व्यवहार्यता और व्यवस्थित विस्तार सुनिश्चित करने के लिए 10-वर्षीय मास्टर प्लान को अंतिम रूप देना चाहिए।
- पीडब्ल्यूडी को सड़क के इतिहास के उचित मूल्यांकन के बाद ही उन्नयन कार्य करना चाहिए।
- शासन को उन सभी त्रुटियों और अनियमितताओं की जाँच कर जिम्मेदारी निर्धारित करनी चाहिए, जिनके कारण राजकोष को हानि हुई है, जैसे कि:
  - निरर्थक व्यय (कंडिका 2.2.3)
  - अनावश्यक चौड़ीकरण पर अतिरिक्त लागत (कंडिका 2.2.4)
  - भूमि अधिग्रहण मुद्दों के कारण व्यर्थ व्यय (कंडिका 2.2.5)
  - महंगे स्पेसिफिकेशन्स का अनावश्यक निष्पादन (कंडिका 2.3.7.2, 2.3.7.3, 2.3.8, 2.3.9, 2.3.10, 2.3.13)



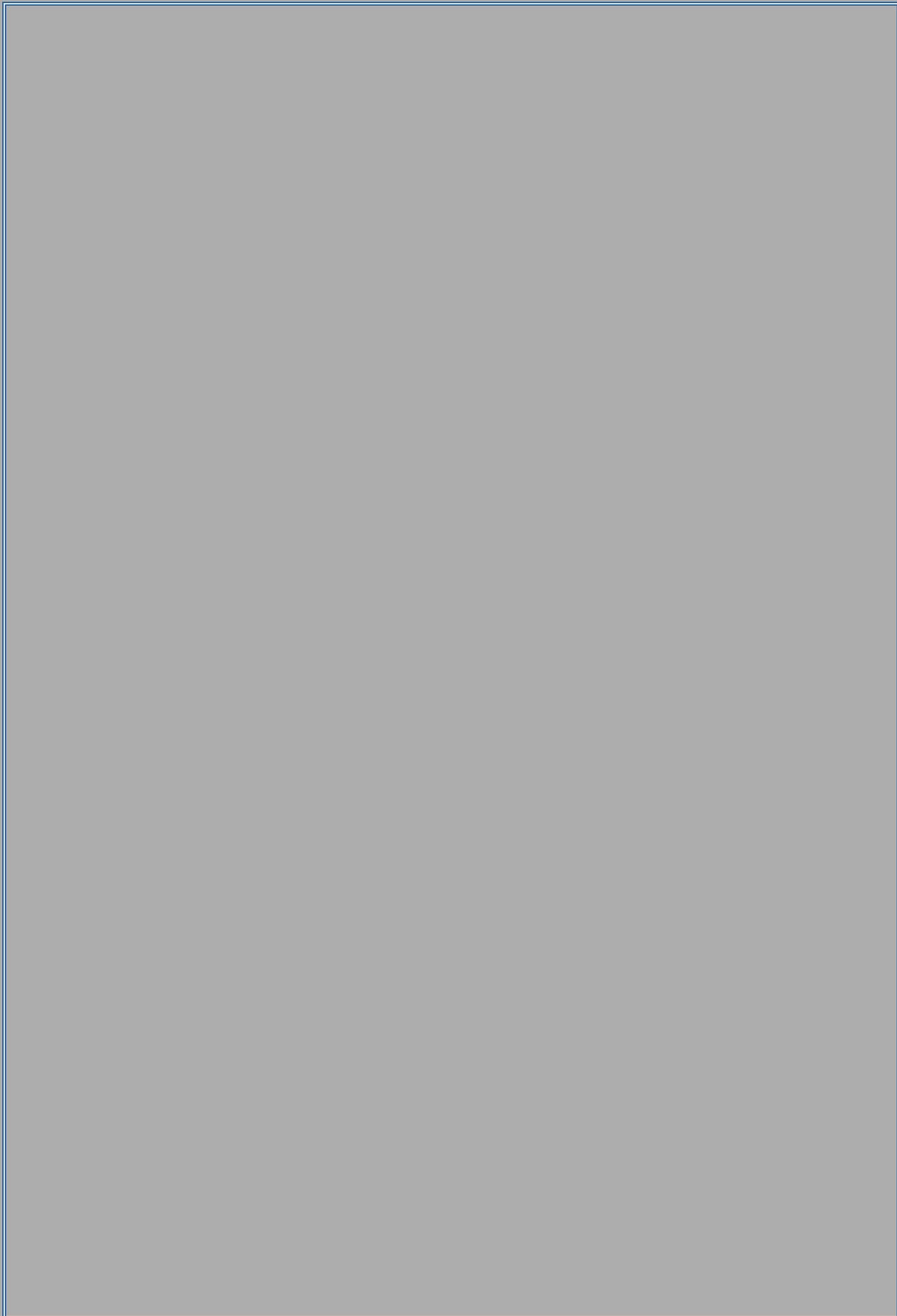
---

---

## अध्याय-III: योजना - अनुबंध प्रबंधन

---

---



## अध्याय III: योजना - अनुबंध प्रबंधन

### अनुबंध प्रबंधन

अनुबंध प्रबंधन, वित्तीय और परिचालन प्रदर्शन को अधिकतम करने और जोखिम को न्यूनतम करने के लिए अनुबंध निर्माण, निष्पादन और विश्लेषण को व्यवस्थित और कुशलतापूर्वक प्रबंधित करने की प्रक्रिया है। मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग द्वारा सड़क निर्माण परियोजनाओं के सफल क्रियान्वयन में प्रभावी अनुबंध प्रबंधन महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है।

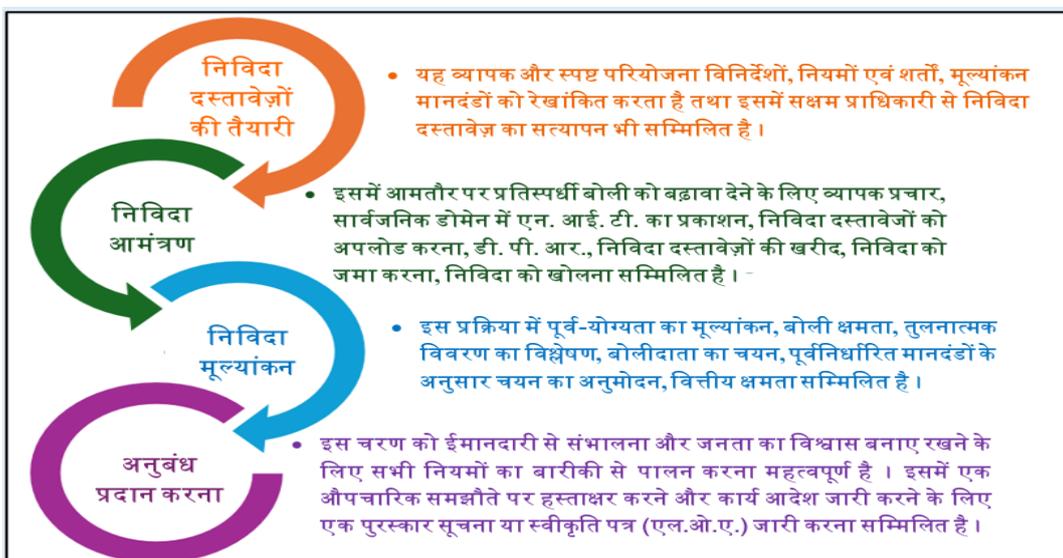
मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग द्वारा पर्यवेक्षित सड़क निर्माण परियोजनाओं में प्रभावी अनुबंध प्रबंधन और निष्पादन के लिए संविदात्मक अनुबंध, तकनीकी विशिष्टताओं, आईआरसी कोड, डीपीआर और अनुमानों का अनुपालन सुनिश्चित करना अत्यंत आवश्यक है। ये सभी तत्व परियोजना के पूरे जीवनकाल में गुणवत्ता मानकों, सुरक्षा प्रोटोकॉल और वित्तीय जवाबदेही को बनाए रखने के लिए मानक के रूप में कार्य करते हैं।

अनुबंध प्रबंधन के चरण इस प्रकार हैं:



### 3.1 निविदा प्रक्रिया

निविदा प्रक्रिया का विवरण नीचे दिया गया है:



यह कंडिका सड़क निर्माण कार्यों के विकास में मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग द्वारा अपनाई गई निविदा प्रक्रियाओं का मूल्यांकन करता है। इस पहलू से संबंधित अनियमितताओं पर निम्नलिखित कंडिकाओं में चर्चा की गई है।

### 3.1.1 निविदा दस्तावेजों को तैयार करना और बोलियों का मूल्यांकन

#### 3.1.1.1 जीएसटी के बिना बोलियों का गलत मूल्यांकन और स्वीकृति

एनडीबी द्वारा वित्तपोषित परियोजनाएँ एफआईडीआईसी निविदा सिद्धांतों द्वारा निर्देशित होती हैं। एफआईडीआईसी निविदा दस्तावेज<sup>31</sup> के मात्रा बिल की प्रस्तावना के अनुसार, विभिन्न कार्य मदों और विद्युत यूटिलिटी शिफ्टिंग<sup>32</sup> के लिए ठेकेदार द्वारा उद्धृत दरों में जीएसटी सहित सभी ओवरहेड शुल्क शामिल होंगे।

**डॉ. श्यामा प्रसाद मुखर्जी नगर मार्ग (कोलार रोड), भोपाल संभाग के सुधार एवं उन्नयन कार्य**

कार्य की संभावित अनुबंध राशि (पीएसी)  
₹ 222.51 करोड़, जिसमें  
₹ 23.84 करोड़ का घटक शामिल है

लेखापरीक्षा में पाया गया कि यह कार्य सबसे कम बोली लगाने वाली कंपनी, मेसर्स बंसल कंस्ट्रक्शन वर्क्स प्राइवेट लिमिटेड, भोपाल को ₹ 182.36 करोड़ (पीएसी से 18.04 प्रतिशत कम) के अनुबंध मूल्य पर (सितंबर 2022) सौंपा गया था। हालांकि, कार्य प्रारंभ होने के बाद, ठेकेदार ने अनियमित रूप से निष्पादित कार्य के अद्यतन मूल्य के रूप में जीएसटी (₹ 23.84 करोड़) के अतिरिक्त भुगतान की मांग की (अगस्त 2023), जबकि पीएसी में जीएसटी शामिल था और ठेकेदार द्वारा उद्धृत निम्न-स्तरीय बोली जीएसटी सहित पीएसी पर आधारित थी।

उत्तर में, एनडीबी के निदेशक ने ठेकेदार को सूचित किया (अक्टूबर 2023) कि अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार जीएसटी का अतिरिक्त दावा मान्य नहीं है। इस संबंध में आगे की जानकारी अभिलेखों में उपलब्ध नहीं है (अप्रैल 2024)।

उपरोक्त घटनाक्रम से यह स्पष्ट है कि मुख्य अभियंता ने बोलियों का उचित मूल्यांकन नहीं किया और एल-1 ठेकेदार की बोली स्वीकार कर ली, जबकि ठेकेदार ने बाद में दावा किया कि बोली में जीएसटी शामिल नहीं है। यदि बोली मूल्यांकन के दौरान इस पहलू की जाँच की गई होती, तो तकनीकी कारणों से बोली रद्द की जा सकती थी, जो नहीं किया गया। इसके परिणामस्वरूप स्थिति और बिगड़ गई, जिसे टाला जा सकता था।

लेखापरीक्षा का यह भी मानना है कि ₹ 182.36 करोड़ का अनुबंध मूल्य अब 66 प्रतिशत बढ़कर ₹ 302.60 करोड़ हो गया है और ठेकेदार द्वारा दावा किए गए कार्य के बढ़े हुए दायरे की समीक्षा नहीं की गई है और उसे दावे के अनुसार ही स्वीकार कर लिया गया है। ऐसी स्थिति में, यह देखते हुए कि कार्य प्रगति पर है, इस संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता कि ठेकेदार कार्य के दायरे में वृद्धि के माध्यम से इन "जीएसटी घटकों" का दावा करेगा।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने बताया कि जीएसटी का भुगतान नहीं किया जाना चाहिए क्योंकि बीओक्यू में जीएसटी शामिल है। हालांकि, समिति ने श्यामा प्रसाद मुखर्जी मार्ग के निर्माण में लगे ठेकेदार को जीएसटी भुगतान की अनुमति देने के लिए प्रतिवेदन प्रस्तुत की है।

तथ्य यह है कि उत्तर स्व-विरोधाभासी है, क्योंकि जीएसटी भुगतान न केवल प्रावधानों का उल्लंघन करके अनुमति दी जा रही है, बल्कि बीओक्यू के दायरे से परे भी है, जिसमें पहले से ही अनुमानित लागत में जीएसटी शामिल है।

**रतलाम संभाग में पैकेज संख्या 03**

अनुबंध मूल्य (जीएसटी को छोड़कर) ₹ 72.10 करोड़

ठेकेदार मेसर्स आर्यावर्त प्रोजेक्ट एंड डेवलपर्स प्राइवेट लिमिटेड (जेवी) ईगल इंफ्रा इंडिया लिमिटेड को ₹ 72.10 करोड़ (जीएसटी को छोड़कर) की उद्धृत कीमत पर ठेका दिया गया था। लेखापरीक्षा द्वारा बोलियों के विश्लेषण से पता चला कि बोलीदाता एल 1 नहीं था, क्योंकि उद्धृत मूल्य में जीएसटी शामिल नहीं था। सभी छः बोलीदाताओं द्वारा प्रस्तुत बोलियों की वास्तविक स्थिति नीचे तालिका 3.1 में दी गई है।

<sup>31</sup> एफआईडीआईसी निविदा दस्तावेज के भाग 2, खंड 4(बी) में दिए गए मात्रा बिल की प्रस्तावना।

<sup>32</sup> मद की दरों में विद्युत यूटिलिटी शिफ्टिंग से संबंधित कार्य के लिए सामग्री, श्रम शुल्क, परिवहन शुल्क और कर आदि से संबंधित सभी लागतें शामिल हैं।

तालिका 3.1: बोलीदाताओं का विवरण और उद्धृत कीमतों के लिए उनके वास्तविक तुलनात्मक विवरण

ठेकेदार	उद्धृत बोली राशि (₹ करोड़ में)	एसओआर से नीचे का प्रतिशत	विभाग द्वारा दी गई बोलीदाता रैंकिंग	उद्धृत मूल्य में जीएसटी	वास्तविक उद्धृत मूल्य जीएसटी सहित	एसओआर से नीचे का प्रतिशत	(₹ करोड़ में)
							लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित वास्तविक बोलीदाता रैंकिंग
मेसर्स आर्यावर्त प्रोजेक्ट एंड डेवलपर्स प्राइवेट लिमिटेड (जेवी) इंगल इंफ्रा इंडिया लिमिटेड।	72.19	17.29	L1	शामिल नहीं	80.85	7.33	L4
मेसर्स ए.के. शिवहरे इंफ्रास्ट्रक्चर प्राइवेट लिमिटेड, भोपाल	72.39	17.06	L2	शामिल नहीं	81.08	7.08	L5
मेसर्स वीवीसी रियल इंफ्रा प्रा. लिमिटेड गुना	73.46	15.83	L3	शामिल	73.46	15.81	L1
मेसर्स जुगल किशोर राम कृष्ण अग्रवाल	74.56	14.57	L4	शामिल	74.56	14.54	L2
मेसर्स ओएसिस टेक्नोकॉन लिमिटेड चंडीगढ़	74.60	14.53%	L5	शामिल	74.60	14.50	L3
मेसर्स श्रीजी इंडिया प्राइवेट लिमिटेड	77.62	11.07%	L6	शामिल नहीं	86.93	0.36	L6

(स्रोत: बोलीदाताओं द्वारा प्रस्तुत बोलियां, एमपी पीडब्ल्यूडी के रिकॉर्ड)

इस प्रकार, निविदा समिति ने अनियमित रूप से मेसर्स आर्यावर्त प्रोजेक्ट एंड डेवलपर्स प्राइवेट लिमिटेड (जेवी) इंगल इंफ्रा इंडिया लिमिटेड को मेसर्स वीवीसी रियल इंफ्रा प्राइवेट लिमिटेड के बजाय एल 1 बोलीदाता के रूप में मूल्यांकित किया। इससे न केवल वित्तीय नियमों के साथ-साथ एफआईडीआईसी दस्तावेजों के संविदात्मक प्रावधानों का उल्लंघन हुआ, बल्कि ₹ 7.39 करोड़<sup>33</sup> की अतिरिक्त देनदारी भी उत्पन्न हुई।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में, शासन ने लेखापरीक्षा अवलोकन को स्वीकार कर लिया।

तथ्य यह है कि बोलियों के गलत मूल्यांकन के परिणामस्वरूप परिहार्य वित्तीय दायित्व उत्पन्न हुआ, जिससे जवाबदेही स्थापित करने के लिए आगे की जांच आवश्यक है।

### 3.1.2 निविदा और बोली प्रक्रिया में स्थापित मानक मानदंडों का गैर-अनुपालन

सार्वजनिक खरीद में पारदर्शिता, निष्पक्षता और दक्षता बनाए रखने के लिए निविदा और बोली प्रक्रिया में स्थापित मानक मानदंडों का पालन करना अत्यंत महत्वपूर्ण है। ये मानदंड व्यवस्थित और न्यायसंगत प्रक्रियाओं को सुनिश्चित करते हैं, प्रतिस्पर्धी बोली को बढ़ावा देते हैं और सार्वजनिक धन का सर्वोत्तम मूल्य सुनिश्चित करते हैं।

<sup>33</sup> वास्तविक L1 और L4 (कार्य आवंटित ठेकेदार) बोली के बीच अंतर = ₹ 7.39 करोड़।

लेखापरीक्षा ने ₹ 3,118.45 करोड़ मूल्य के 144 कार्यों की विस्तृत जाँच<sup>34</sup> की माँग की थी। हालाँकि, ₹ 1,473.93 करोड़ मूल्य की केवल 61 निविदा फाइलें (42 प्रतिशत) ही लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराई गईं। आठ अनुस्मारक<sup>35</sup> जारी करने के बावजूद शेष 83 फाइलें लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गईं, इसलिए निष्पादन लेखापरीक्षा के दौरान उनकी विस्तृत जाँच नहीं की जा सकी। लेखापरीक्षा ने निविदा प्रक्रिया में निम्नलिखित अनियमितताएँ पाईं:

### 3.1.2.1 निविदा प्रक्रियाओं में प्रचार मानदंडों का पालन न करना

व्यापक प्रचार के साथ बोलियाँ आमंत्रित करने से प्रतिस्पर्धी बोलियाँ सुनिश्चित होती हैं और सरकारी परियोजनाओं के लिए सर्वोत्तम सौदे सुनिश्चित होते हैं। समाचार पत्रों, आधिकारिक वेबसाइटों और उद्योग प्रकाशनों का उपयोग करके, यह प्रक्रिया पारदर्शिता, निष्पक्षता और प्रतिस्पर्धी मूल्य निर्धारण को बढ़ाती है। यह जवाबदेही को भी बनाए रखता है, पक्षपात को कम करता है और सार्वजनिक खरीद में समान अवसर प्रदान करता है।

मध्यप्रदेश शासन द्वारा जारी (दिसंबर 2014)<sup>36</sup> दिशा-निर्देशों में निविदा लागत के आधार पर विभिन्न समाचार पत्रों में निविदा सूचना प्रकाशित करने का तरीका निर्धारित किया गया है। इसके अतिरिक्त, प्रमुख अभियंता ने मुख्य अभियंता को निर्देश दिया (मार्च 2013)<sup>37</sup> कि वे यह सुनिश्चित करें कि निविदा अधिसूचनाओं वाले सभी समाचार पत्रों की फोटोकॉपी निविदा प्रकरण के साथ संलग्न की जाएँ ताकि आदेशों का कड़ाई से पालन सुनिश्चित हो सके (दिसंबर 2014)। लेखापरीक्षा ने 61 कार्यों (जिनकी निविदा राशि पाँच करोड़ से अधिक है) में से 59 के संबंध में पाया कि निविदा सूचनाएँ एक ही समाचार पत्र में प्रकाशित की गईं; इस प्रकार निविदाओं का व्यापक प्रचार नहीं किया गया।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने बताया कि एनआईटी पर्याप्त संख्या के समाचार पत्रों में प्रकाशित किए गए थे।

उत्तर तथ्यात्मक रूप से गलत है, क्योंकि अभिलेखों से स्पष्ट है कि निविदा सूचनाएँ केवल एक ही समाचार पत्र में प्रकाशित हुई थीं।

### 3.1.2.2 अमान्य समिति द्वारा निविदाओं का निपटान

मध्यप्रदेश शासन के जुलाई 2011 के आदेश के अनुसार, लोक निर्माण विभाग में प्रत्येक स्तर पर निविदा मूल्यांकन समितियाँ गठित की जानी थीं। उक्त आदेश के अनुसार, प्रमुख अभियंता स्तर पर निविदा मूल्यांकन समिति का अध्यक्ष प्रमुख अभियंता होगा और संबंधित मुख्य अभियंता, मुख्य अभियंता (योजना/बजट) तथा लेखा अधिकारी इसके सदस्य होंगे।

निविदा को अंतिम रूप देने की अंतिम तिथि क्षेत्रीय कार्यालय से निविदा प्राप्त होने के 10 दिन बाद है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि प्रमुख अभियंता ने निविदा समिति की संरचना में अनियमित रूप से परिवर्तन किया (जून 2012) और मध्यप्रदेश शासन के आदेशों का उल्लंघन करते हुए, वरिष्ठ लेखा अधिकारी/लेखा अधिकारी के स्थान पर एक संयुक्त निदेशक (वित्त) को समिति का सदस्य नियुक्त किया। परिणामस्वरूप, 2019-23 की अवधि के दौरान समिति द्वारा मूल्यांकित/निपटान की गई सभी निविदाएँ अनियमित थीं।

<sup>34</sup> लेखापरीक्षा में जांचे गए 276 कार्यों (एनडीबी को छोड़कर) में से ये वे कार्य हैं जिन्हें ई-इन-सी द्वारा अनुमोदित किया गया था।

<sup>35</sup> आठ अनुस्मारक, तथा उसके बाद एक ऑडिट मेमो, ई-इन-सी को जारी किए गए।

<sup>36</sup> मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग के आदेश क्रमांक एफ-53/16/2012/19/योजना/6241 दिनांक 26 दिसम्बर 2014

<sup>37</sup> आदेश संख्या 4630 दिनांक 23 मार्च 2013

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने इस मुद्दे की जांच करने और आवश्यक बदलाव करने का आश्वासन दिया।

शासन की ओर से आवश्यक कार्रवाई अभी भी प्रतीक्षित है (सितंबर 2025)।

### 3.1.3 पाँच करोड़ रुपये तक के मूल्य वाले कार्यों में पूर्व-योग्यता मानदंडों का अभाव

पूर्व-योग्यता एक ऐसी विधि है जिसका उपयोग उन ठेकेदारों की पहचान करने के लिए किया जाता है जो योग्य हैं और किसी परियोजना के लिए बोली लगाने में रुचि रखते हैं। यह एक सूचना-एकत्रण प्रक्रिया है जो निविदा/खरीद प्रक्रिया की शुरुआत में ठेकेदार की क्षमता, सामर्थ्य, संसाधनों और प्रदर्शन का आकलन करती है। न्यूनतम योग्यता मानदंडों को पूरा करने वाले बोलीदाताओं का बोली क्षमता के लिए आगे मूल्यांकन किया जाता है। लेखापरीक्षा ने (अगस्त 2023 और जनवरी 2024 में) प्रतिशत दर निविदाओं<sup>38</sup> के दस्तावेजों में देखा कि ₹ पाँच करोड़ तक के मूल्य के सड़क कार्यों के लिए पूर्व-योग्यता मानदंड की आवश्यकता नहीं थी। इस प्रकार, इच्छुक बोलीदाताओं की वास्तविक क्षमता का आकलन करने के लिए कोई मानदंड नहीं था। इससे बोलीदाताओं के लिए बोली लगाने और कई अनुबंध (₹ पाँच करोड़ से कम) प्राप्त करने का रास्ता साफ हो गया, जिसके परिणामस्वरूप अयोग्य बोलीदाताओं को अनुबंध प्रदान किए गए, जैसा कि अनुगामी उप कंडिकाओं में उल्लेख किया गया है।

#### सीई, ग्वालियर जोन

₹ 21.91 करोड़ मूल्य के  
15 सड़क कार्य

संचयी बोली क्षमता का मूल्यांकन किए बिना ही एक ही दिन में (25 सितंबर 2020) एक ही ठेकेदार को कार्य सौंप दिए गए। प्रतिशत दर निविदा के दस्तावेजों में पूर्व-योग्यता मानदंड के अभाव के कारण, वास्तविक बोली क्षमता का आकलन किए बिना ही ठेकेदार को कार्य सौंप दिए गए। ये कार्य नौ से बारह महीने की देरी से पूरे हुए।

#### कार्यपालन यंत्री, मंदसौर संभाग

₹ 4.51 करोड़ लागत के  
आठ कार्य

एक ही वर्ष में, बिना किसी बोली क्षमता का आकलन किए, एक ही ठेकेदार को कार्य सौंपे गए, जिनमें से पाँच कार्य उसे एक ही दिन में (17 मई 2018) सौंपे गए। ठेकेदार ने निर्धारित समय सीमा समाप्त होने के बावजूद कोई भी कार्य शुरू नहीं किया और बाद में सात से 15 महीने की देरी से कार्य पूरा किया। इससे यह स्पष्ट होता है कि ठेकेदार ₹ 0.11 करोड़ का एक भी कार्य करने में सक्षम नहीं था, जबकि उसे आवंटित कुल काम का कुल खर्च 4.51 करोड़ रुपये था।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में, शासन ने इस तथ्य को स्वीकार किया और कहा कि पूर्व-योग्यता मानदंड अब घटाकर ₹ दो करोड़ कर दिया गया है।

उत्तर लेखापरीक्षा के इस तर्क का समर्थन करता है कि पीडब्ल्यूडी में प्रणालीगत कमी है जहां ₹ पाँच करोड़ से कम की बोलियों पर बोली पूर्व मानदंड लागू नहीं किए जाते हैं जिसके परिणामस्वरूप निष्पादन में देरी होती है।

लेखापरीक्षा के अनुरोध पर, पीडब्ल्यूडी, मध्यप्रदेश शासन ने 25 मार्च 2025 के आदेश के तहत ₹ दो करोड़ और उससे अधिक मूल्य के सभी कार्यों के लिए पूर्व-योग्यता मानदंड अनिवार्य कर दिया है जिसे ₹ पाँच करोड़ से संशोधित किया गया है।

<sup>38</sup> एमपीपीडब्ल्यूडी मैनुअल का परिशिष्ट 2.10

### 3.1.4 निविदा का अविवेकपूर्ण निरस्तीकरण और विवेकहीन स्वीकृति

पारदर्शिता और निष्पक्ष प्रक्रिया के हित में, विभाग को पहली (और दूसरी) कॉल में बोलियों को अस्वीकार करने और तीसरी या बाद की कॉल में बोली को स्वीकार करने के लिए दिए गए कारणों का मूल्यांकन करना चाहिए। बोली स्वीकृति और अस्वीकृति के संबंध में विभाग में कोई विशिष्ट मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी) या दिशा-निर्देश मौजूद नहीं हैं।

लेखापरीक्षा ने पाया (जून 2024) कि फुलाड़ा से मुर्हाह-मथनी सड़क के निर्माण हेतु निविदा के प्रकरण में बोली अस्वीकृति और स्वीकृति के मुद्दे थे। विवरण नीचे तालिका 3.2 में दिया गया है।

**तालिका 3.2: विभिन्न कॉलों में न्यूनतम बोली की वास्तविक स्थिति (₹ लाख में)**

निविदा कॉल	पीएसी (₹ लाख में)	निविदा प्रतिशत	अनुबंध राशि (₹ लाख में)	कर निर्धारण के बाद (₹ लाख में)
पहली कॉल	2,120.40	4.05 प्रतिशत कम पर	2,034.52	2,034.52 (टैक्स सहित)
दूसरा कॉल	2,120.40	12.05 प्रतिशत कम पर	1,864.89	1,864.89 (टैक्स सहित)
तीसरी कॉल	1,902.17	11.37 प्रतिशत कम पर	1,685.89	1,888.19 (अतिरिक्त 12% जीएसटी)
<b>शुद्ध प्रभाव</b>		<b>तीसरी कॉल बोली दूसरी कॉल से अधिक है</b>		<b>₹ 23.30</b>

(स्रोत: एमपीपीडब्ल्यूडी के रिकॉर्ड)

इस प्रकार, दूसरे कॉल में सफल बोलीदाता को अविवेकपूर्ण तरीके से अस्वीकार करना तथा तीसरे कॉल में अपेक्षाकृत उच्च दर पर एकल बोली को स्वीकार करना उचित नहीं था।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने बताया कि प्रचलित प्रवृत्ति का विश्लेषण करने के बाद ही निविदाएं स्वीकार/अस्वीकार की जाती हैं।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि केवल प्रचलित बाजार रुझानों का अनुसरण करना निविदाएं स्वीकार करने का वैध औचित्य नहीं है। चूंकि शासन का निर्णय प्रमुख अभियंता की अध्यक्षता वाली समिति द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव पर आधारित है। दूसरी बोली को अस्वीकार करना और तीसरी बोली को उच्च दर पर स्वीकार करना और वह भी एक ही बोली लगाने वाले को, तकनीकी और वित्तीय रूप से अविवेकपूर्ण था।

### 3.1.5 कार्य परामर्शदाता को नियुक्त करने के लिए आरएफपी में अनधिकृत संशोधन

डीपीआर परामर्शदाता के लिए आरएफपी के खंड 1.8 (i) में यह प्रावधान है कि संयुक्त उद्यमों और एसोसिएट्स<sup>39</sup> को बोली लगाने की अनुमति नहीं है। हालाँकि, जनवरी 2018 के संशोधन के तहत, निदेशक, एनडीबी परियोजनाओं ने उन मानदंडों को बदल दिया जिनके अनुसार संयुक्त उद्यमों को बोली लगाने की अनुमति थी, लेकिन एसोसिएट्स को अनुमति नहीं थी। निदेशक, एनडीबी, एनडीबी परियोजनाओं के मामले में आरएफपी में संशोधन/परिवर्तन करने के लिए अधिकृत नहीं हैं।

<sup>39</sup> एक संयुक्त उद्यम में दो या दो से अधिक पक्ष एक विशिष्ट व्यावसायिक परियोजना शुरू करने के लिए एक नई कानूनी इकाई बनाते हैं, और अपने समझौते के अनुसार लाभ, हानि और नियंत्रण साझा करते हैं। इसके विपरीत, एक सहयोगी उद्यम एक ऐसी कंपनी को संदर्भित करता है जिसमें किसी अन्य कंपनी की महत्वपूर्ण लेकिन गैर-नियंत्रक हिस्सेदारी (आमतौर पर 20-50%) होती है, जिससे प्रत्यक्ष प्रबंधन या निर्णय लेने पर नियंत्रण के बिना प्रभाव डालने की अनुमति मिलती है। संयुक्त उद्यम आमतौर पर विशिष्ट परियोजनाओं या व्यावसायिक गतिविधियों के लिए बनाए जाते हैं, जबकि सहयोगी उद्यम निवेश और चल रहे कार्यों में प्रभाव के बारे में अधिक होते हैं।

आरएफपी में अनधिकृत संशोधन के कारण, विभाग ने पैकेज संख्या 3 के अंतर्गत विभिन्न सड़कों के लिए डीपीआर तैयार करने का कार्य एक संयुक्त उद्यम फर्म, मेसर्स मंगलम एसोसिएट्स जेवी एमोडज इंफ्रास्ट्रक्चर कंसल्टेंट, भोपाल को ₹ 2.75 करोड़<sup>40</sup> में सौंपा, और उसे ₹ 2.50 करोड़ (प्रति अनुपात के आधार पर) का भुगतान किया गया।

उत्तर में, शासन ने बताया (जून 2025) कि एनडीबी परियोजना के तहत डीपीआर के पैमाने और तात्कालिकता पर विचार करते हुए, अनुभवी परामर्शदाता की व्यापक भागीदारी को प्रोत्साहित करने के लिए निदेशक, एनडीबी द्वारा संशोधन जारी किया गया था। संयुक्त उद्यमों को अनुमति देने (संधों को अनुमति न देते हुए) का उद्देश्य पूरक विशेषज्ञता वाली फर्मों के बीच सहयोग को बढ़ावा देना है। मेसर्स मंगलम एसोसिएट्स जेवी एमोडज इंफ्रास्ट्रक्चर कंसल्टेंट का चयन पारदर्शी तकनीकी और वित्तीय मूल्यांकन के बाद संशोधित आरएफपी के अनुसार किया गया था।

उत्तर तथ्यात्मक रूप से गलत है क्योंकि निदेशक, एनडीबी आरएफपी में संशोधन करने के लिए अधिकृत नहीं थे। इस प्रकार, निदेशक, एनडीबी द्वारा प्राधिकरण के बिना एक कानूनी रूप से बाध्यकारी दस्तावेज में संशोधन करके, परामर्शदाता को अनुचित लाभ दिया गया, जिसके लिए जांच की जानी है और जवाबदेही तय की जानी चाहिए।

### 3.1.6 ठेकेदारों की ब्लैकलिस्टिंग और निविदा में भागीदारी पर प्रतिबंध

मध्यप्रदेश शासन के आदेश (मार्च 2015)<sup>41</sup> के अनुसार मुख्य अभियंता किसी ठेकेदार को कार्य के प्रति लापरवाही बरतने या अन्य उचित आधार पर ब्लैकलिस्ट में डाल सकता है। निलंबन के दौरान ठेकेदार का पंजीयन नवीनीकृत नहीं किया जा सकेगा और ब्लैकलिस्ट में डाले गए ठेकेदार, संयुक्त उद्यम के साथ भी, तब तक नया पंजीयन प्राप्त नहीं कर सकेंगे जब तक ब्लैकलिस्ट में डालने का आदेश निरस्त न हो जाए। यदि उनके द्वारा पूर्व में भरी गई निविदा इस आदेश के बाद स्वीकार भी कर ली जाती है तो ऐसी निविदा निरस्त मानी जाएगी। यदि कोई सदस्य, ठेकेदार या उसकी कोई फर्म किसी अन्य फर्म में साझेदार है तो वह फर्म भी इस आदेश के बाद निविदा प्रक्रिया में भाग लेने, निविदा प्रपत्र क्रय करने, नया अनुबंध करने एवं नया पंजीयन प्राप्त करने के लिए पात्र नहीं होगी। पंजीकृत ठेकेदार की आईडी ब्लैकलिस्ट में डालने के आदेश के तुरंत बाद ब्लॉक कर दी जानी चाहिए ताकि वे अनुबंधों के लिए आवेदन न कर सकें।

विभाग के पास ब्लैकलिस्ट में डाली गई फर्मों की निगरानी के लिए कोई तंत्र नहीं है, जैसा कि नीचे चर्चा की गई है।

#### 3.1.6.1

##### ब्लैकलिस्ट में शामिल ठेकेदार को अनियमित रूप से कार्य सौंपना

लेखापरीक्षा ने विदिशा में (मई 2023 में) पाया कि मेसर्स केतन कंस्ट्रक्शन लिमिटेड को अगस्त 2018 में धीमी प्रगति और एक अन्य परियोजना में चार साल की देरी के कारण ब्लैकलिस्ट में डाल दिया गया था। इसलिए, फर्म निविदाओं में भाग लेने के लिए अयोग्य थी। हालाँकि, फर्म ने मेसर्स सोरठिया वेलजी रत्ना एंड कंपनी के साथ संयुक्त उद्यम स्थापित किया और सितंबर 2018 में उसे ₹ 139.25 करोड़ मूल्य का एक अनुबंध प्रदान किया गया।

इस प्रकार, ब्लैकलिस्ट में डाली गई फर्मों का सत्यापन/निगरानी न किए जाने के कारण, कार्य अनियमित रूप से एक अयोग्य/ ब्लैकलिस्ट किए गए ठेकेदार को दे दिया गया।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने इस तथ्य को स्वीकार किया और कहा कि ब्लैकलिस्टिंग स्टेटस अपडेट करने और आईडी ब्लॉक करने में देरी के कारण ऐसा हुआ होगा। हालाँकि, शासन सार्वजनिक डोमेन में ठेकेदारों की ब्लैकलिस्ट को वास्तविक समय में अद्यतन करने का एक तरीका निकालने पर भी सहमत हुई।

शासन की ओर से आवश्यक कार्रवाई अभी भी प्रतीक्षित है (सितंबर 2025)।

<sup>40</sup> 485.03 किमी सड़क लंबाई के लिए 51,555 प्रति किमी की दर से।

<sup>41</sup> पत्र संख्या F-17-1/2010/B/19/243 दिनांक 24 मार्च 2015

### 3.1.6.2 ब्लैक लिस्टेड ठेकेदार को कार्य का आवंटन

#### अमान्य बोली पर ब्लैक लिस्टेड ठेकेदार को कार्य का आवंटन

मध्यप्रदेश सड़क विकास निगम (एमपीआरडीसी) द्वारा जनवरी 2021 तक ब्लैकलिस्ट किए गए (जनवरी 2019) ठेकेदार मेसर्स वीरेंद्र रघुवंशी को पीडब्ल्यूडी द्वारा अनियमित रूप से ₹ 6.04 करोड़ की अनुबंध राशि पर “बरीघाट धतुरिया करैया अंडिया से इकलोदिया रोड” के निर्माण का कार्य दिया गया था।

#### अमान्य बोली पर एलओए जारी करना

उपरोक्त ब्लैकलिस्टेड ठेकेदार ने 11 जनवरी 2021 को अपनी बोली प्रस्तुत की थी, जिसकी वैधता 10 अप्रैल 2021 तक थी। वित्तीय बोली मार्च 2021 में खोली गई। हालाँकि, ठेकेदार को स्वीकृति पत्र (एलओए) बोली की वैधता समाप्त होने के काफी बाद, 12 अगस्त 2021 को जारी किया गया। परिणामस्वरूप, एलओए एक अमान्य बोली पर जारी किया गया।

शासन द्वारा कोई उत्तर प्रस्तुत नहीं किया गया है (सितंबर 2025)।

### 3.1.6.3

#### डिफॉल्ट करने वाली कंपनियों के विरुद्ध कोई कार्रवाई नहीं करना

एनडीबी अनुबंध के लिए बोलीदाता को निर्देश (एफआईडीआईसी दस्तावेज) के खंड 42.2 के अनुसार, सफल बोलीदाता द्वारा 28 दिनों के भीतर परफॉरमेंस सिक्योरिटी जमा करने या खंड 19 के अनुसार संविदा अनुबंध पर हस्ताक्षर करने में विफलता, बोली-सिक्योरिटी डेक्लरेशन के निष्पादन को या बोली सिक्योरिटी को जब्त करने, आवंटन को रद्द करने के लिए पर्याप्त आधार होगी।

- पीडब्ल्यूडी रतलाम संभाग के पैकेज क्रमांक 03 में, मेसर्स पीडी अग्रवाल की एसओआर से 26.71 प्रतिशत कम की बोली जुलाई 2018 में स्वीकार कर ली गई, लेकिन ठेकेदार ने अनुबंध पर हस्ताक्षर नहीं किए। परियोजना निदेशक ने ईएमडी राशि (₹ 43.65 लाख) जब्त कर ली और अनुबंध रद्द कर दिया, लेकिन ठेकेदार को निलंबित या ब्लैकलिस्ट में नहीं डाला।
- मंदसौर संभाग में रतलाम नसीराबाद रोड (शहरी भाग) का कार्य मेसर्स राम प्रकाश गुप्ता को दिया गया (पीएसी से 24.99 प्रतिशत कम)। चूंकि फर्म ने परफॉरमेंस सिक्योरिटी जमा नहीं कराई, इसलिए विभाग ने ₹ 9.03 लाख की ईएमडी राशि जब्त कर ली, लेकिन फर्म को निलंबित या ब्लैकलिस्ट में नहीं डाला।

इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई।

तथापि, लोक निर्माण विभाग के निदेशक (एनडीबी) ने बताया कि उन्होंने "बोली आमंत्रण" की शर्तों के तहत बोली सिक्योरिटी को जब्त कर लिया और ठेकेदार को ब्लैकलिस्ट में डालने का प्रस्ताव रखा। अंततः तीसरे निविदा आमंत्रण में सबसे कम बोली लगाने वाले को ठेका दे दिया गया, जिससे कोई नुकसान नहीं हुआ।

बोलीदाताओं द्वारा समझौते पर हस्ताक्षर करने या परफॉरमेंस सिक्योरिटी जमा करने में विफल रहने के बावजूद ठेकेदारों को ब्लैकलिस्ट में न डालने के बारे में उत्तर मौन है।

### 3.1.7 बिना किसी एनआईटी के मौजूदा ठेकेदारों को अनियमित रूप से कार्य आवंटन

शासन द्वारा जारी निर्देशों (जनवरी 2002)<sup>42</sup> के अनुसार, जिस कार्य के लिए एनआईटी जारी की गई है, उसके अलावा अनुबंध के तहत कोई अन्य कार्य निष्पादित नहीं किया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने पाया (जून 2023) कि तीन संभागों (भोपाल, बुधनी और शिवपुरी) में विभाग ने चार अनुबंधों के तहत ₹ 35.17 करोड़ लागत के 13 सड़क कार्यों का ठेका (जनवरी 2017 से अक्टूबर 2022 के बीच) दिया था। इन कार्यों के निष्पादन के दौरान, विभाग ने अनियमित रूप से मौजूदा अनुबंधों में ₹ 11.58 करोड़ लागत के सात अतिरिक्त सड़क कार्यों

<sup>42</sup> पत्र संख्या 02/B/09 दिनांक 08 जनवरी 2002 के अनुसार।

को (फरवरी 2017 से दिसंबर 2022 के बीच) जोड़ दिया, जिनकी लागत ₹ 46.54 लाख से ₹ 5.10 करोड़ के बीच थी। विभाग ने न तो नए टेंडर आमंत्रित किए और न ही अतिरिक्त कार्यों के लिए ठेकेदारों से अतिरिक्त परफॉरमेंस गारंटी प्राप्त की।

निर्गम सम्मेलन में शासन ने कहा (जून 2025) कि चूंकि मुख्यमंत्री की यात्रा निर्धारित थी, और सड़कें क्षतिग्रस्त थीं, इसलिए तत्काल मरम्मत की आवश्यकता थी। इसलिए, समय बचाने के लिए मौजूदा ठेकेदार को काम सौंप दिया गया।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है। शासन के आदेश के अनुसार, सभी कार्यों को मंजूरी, तकनीकी अनुमोदन और निविदा सहित उचित प्रक्रियाओं का पालन करना होगा। किसी वीआईपी दौरे के कारण की गई जल्दबाजी बिना टेंडर के काम देने को उचित नहीं ठहराती, खासकर तब जब आपातकालीन प्रावधानों को न तो लागू किया गया था और न ही दस्तावेजीकरण किया गया था।

### 3.1.8 बोली प्रक्रिया में छेड़छाड़ का संदेह

निविदा प्रक्रिया में निविदा आमंत्रण सूचना (एनआईटी) का प्रकाशन, बोली प्रस्तुतीकरण, पूर्व-योग्यता जांच, तकनीकी और वित्तीय बोलियों का मूल्यांकन, और सबसे कम बोली लगाने वाले (एल 1) को स्वीकृति पत्र (एलओए) जारी करना शामिल है। यदि एल 1 अनुबंध पर हस्ताक्षर करने में विफल रहता है, तो कार्य दूसरे सबसे कम बोली लगाने वाले (एल 2) को दिया जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने पाया कि एनडीबी, पैकेज क्रमांक 3, रतलाम संभाग में, एल 1 बोलीदाता (मेसर्स पीडी अग्रवाल, जिनकी बोली पीएसी से 26.71 प्रतिशत कम थी) अनुबंध निष्पादित करने में विफल रहे। हालांकि, एल 2 (वीसीसी रियल इंफ्रा प्राइवेट लिमिटेड) को अनुबंध देने के बजाय, जिसकी बोली पीएसी से 23.03 प्रतिशत कम थी, विभाग ने एनआईटी के लिए दूसरी कॉल जारी की। परिणामस्वरूप, अनुबंध मेसर्स आर्यावर्त प्रोजेक्ट एंड डेवलपर्स प्राइवेट लिमिटेड जेवी मेसर्स ईगल इंफ्रा प्राइवेट लिमिटेड को एसओआर से 17.29 प्रतिशत कम पर दिया गया, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 8.23 करोड़<sup>43</sup> का अतिरिक्त बोझ पड़ा। यदि विभाग ने आईटीबी के खंड 42.2 के प्रावधान के अनुसार पहले कॉल के एल 2 के साथ बातचीत की होती, तो शासन के हित में ₹ 5.02 करोड़<sup>44</sup> की बचत होती।

इसके अतिरिक्त, मंदसौर संभाग के रतलाम नसीराबाद रोड (शहरी भाग) का कार्य प्रारंभ में मेसर्स राम प्रकाश गुप्ता को पीएसी से 24.99% कम दर पर दिया गया था। फर्म अनुबंध का पालन करने में विफल रही। इसके बाद, दूसरी कॉल में एल 1 द्वारा प्रस्तावित दर 10.39 प्रतिशत कम थी, जिसे विभाग ने स्वीकार नहीं किया। फिर, तीसरी कॉल में निविदा 11.11 प्रतिशत कम दर पर स्वीकार की गई। इससे शासन को ₹ 1.25 करोड़<sup>45</sup> का नुकसान हुआ।

उपरोक्त कार्रवाइयों के परिणामस्वरूप ₹ 9.48 करोड़<sup>46</sup> की हानि हुई, जिसमें से ज़ब्त की गई ईएमडी केवल ₹ 52.68 लाख<sup>47</sup> थी, जिसके परिणामस्वरूप चूककर्ता फर्मों को ₹ 8.95 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ।

<sup>43</sup> ₹ 72,19,25,113 (दूसरे कॉल में L1 की बोली) - ₹ 63,96,31,540 (पहले कॉल में L1 की बोली) = ₹ 8,22,93,573

<sup>44</sup> ₹ 72,19,25,113 (दूसरे कॉल में L1 की बोली) - ₹ 67,17,60,939 (पहले कॉल में L2 की बोली) = ₹ 5,01,64,174

<sup>45</sup> ₹ 903.41 लाख (पीएसी) × (24.99 प्रतिशत - 11.11 प्रतिशत) = ₹ 125.39 लाख

<sup>46</sup> ₹ 8.23 करोड़ + ₹ 1.25 करोड़

<sup>47</sup> ₹ 43.65 लाख + ₹ 9.03 लाख

उत्तर में, शासन ने बताया (जून 2025) कि आईटीबी और मध्यप्रदेश शासन के आदेशों के खंड 42.2 के अनुसार, डिफॉल्ट एल 1 की बोली सिक्क्योरिटी जम्ब कर ली गई और अनुबंध रद्द कर दिया गया। चूंकि वित्तीय बोली खुलने के बाद बोली सिक्क्योरिटी वापस कर दी जाती है, एल 2 अब उपलब्ध नहीं था। विभाग ने उचित प्रक्रिया का पालन किया, एक नई निविदा जारी की और पारदर्शिता बनाए रखते हुए तीसरी बोली में सबसे कम बोली लगाने वाले को ठेका दे दिया।

शासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि धारा 42.2 एल 2 को काम देने पर रोक नहीं लगाती है, फिर भी कोई प्रयास नहीं किया गया। इसके अलावा, खरीद नियमावली के दिशा-निर्देशों के अनुसार, असफल निविदाकारों द्वारा प्रस्तुत ईएमडी उनकी बोली की वैधता की समाप्ति के बाद जितनी जल्दी हो सके, लेकिन अनुबंध दिए जाने के 30 दिनों के भीतर वापस कर दी जाएगी। विभाग की निष्क्रियता से ₹ 9.48 करोड़ का नुकसान हुआ। इसके अलावा, ब्लैकलिस्टिंग के दावे भी निराधार हैं।

### 3.1.9 अनुबंध के निष्पादन और परफॉरमेंस सिक्क्योरिटी जमा करने में देरी

स्वीकृति पत्र के अनुसार, हस्ताक्षरित अनुबंध के साथ परफॉरमेंस सिक्क्योरिटी/परफॉरमेंस गारंटी, ठेकेदार द्वारा स्वीकृति पत्र जारी होने के 15 दिनों के भीतर प्रस्तुत की जानी है।

लेखापरीक्षा ने तीन संभागों (देवास, रायसेन और शिवपुरी) में पाया (मई 2023 और अक्टूबर 2023) कि सात कार्यों में सभी ठेकेदारों ने एक महीने से लेकर आठ महीने तक की देरी से अनुबंध पर हस्ताक्षर किए और परफॉरमेंस सिक्क्योरिटी जमा की। इससे कार्यसूची प्रभावित हुई जिसका असर परियोजना की समयसीमा पर पड़ा।

इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई। इसके अलावा, संबंधित मुख्य अभियंता ने उत्तर प्रस्तुत नहीं किया (दिसंबर 2024)।

निर्गम सम्मेलन सहित लेखापरीक्षा प्रक्रिया के दौरान पर्याप्त अवसर प्रदान करने के बावजूद, शासन ने इस लेखापरीक्षा अवलोकन के संबंध में कोई औचित्य प्रस्तुत नहीं किया। परिणामस्वरूप, लेखापरीक्षा अवलोकन निर्विरोध रहा।

## 3.2 निष्पादन

### 3.2.1 मोबिलाइजेशन एडवांस

#### 3.2.1.1 मोबिलाइजेशन एडवांस की वसूली न होना

अनुबंध की विशेष शर्तों (पीसीसी) के खंड 14.2 में यह प्रावधान है कि यदि ठेकेदार स्वीकृत अनुबंध राशि का 10 प्रतिशत कार्य पूरा होने के लिए आवंटित समय के 30 प्रतिशत के भीतर निष्पादित करने में विफल रहता है, तो नियोक्ता को ठेकेदार को भुगतान की गई कुल अग्रिम राशि ब्याज सहित वसूलने का अधिकार होगा।

लेखापरीक्षा ने (अप्रैल 2023 और जून 2024 के बीच) नमूना जाँचे गए 10 पैकेजों (एनडीबी) में से तीन पैकेजों<sup>48</sup> में पाया कि ठेकेदारों ने निर्धारित अवधि के 30 प्रतिशत की समाप्ति के बाद भी कार्य में शून्य से 3.67 प्रतिशत तक की प्रगति दिखाई। इसलिए, अनुबंध प्रावधानों के अनुसार, उन्हें भुगतान की गई ₹ 50.36 करोड़ (परिशिष्ट 3.1) की मोबिलाइजेशन एडवांस राशि ब्याज सहित वसूल की जानी चाहिए थी। हालाँकि, एनडीबी के निदेशक ने इस संबंध में कोई कार्रवाई नहीं की और इस प्रकार ठेकेदारों को अनुचित लाभ पहुंचाया।

<sup>48</sup> पैकेज 05, 10 एवं अतिरिक्त पैकेज डॉ. श्यामा प्रसाद मुखर्जी नगर मार्ग कोलार रोड, भोपाल हेतु।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में, शासन ने बताया कि इस मुद्दे की जांच की जाएगी और वसूली की जाएगी, यदि कोई हो, तो परफॉरमेंस गारंटी से की जाएगी।

शासन की ओर से आवश्यक कार्रवाई अभी भी प्रतीक्षित है (सितंबर 2025)।

### 3.2.1.2 मोबिलाइजेशन एडवांस का अनियमित वितरण

अनुबंध के खंड 14.2 के अनुसार, ठेकेदार अनुबंधित राशि का 10 प्रतिशत मोबिलाइजेशन एडवांस पाने का हकदार था, बशर्ते कि उसने बिना शर्त बैंक गारंटी (बीजी)<sup>49</sup> जमा की हो। यदि ठेकेदार एक संयुक्त उद्यम फर्म (जेवी) है, तो बीजी पर जेवी का नाम लिखा होना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने शिवपुरी संभाग के एनडीबी पैकेज संख्या 10 में पाया (जून 2024) कि विभाग ने ठेकेदार, एक संयुक्त उद्यम फर्म (मेसर्स आर के जैन इंफ्रा प्रोजेक्ट्स प्राइवेट लिमिटेड, मेसर्स पीआरएल प्रोजेक्ट्स एंड इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड के साथ संयुक्त उद्यम) को कुल ₹ 15.96 करोड़ के तीन बीजी के विरुद्ध ₹ 15.96 करोड़ के मोबिलाइजेशन एडवांस की तीन किस्तें जारी की थीं।

तीन बैंक गारंटी की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि एक बैंक गारंटी (₹ चार करोड़ की राशि की) संयुक्त उद्यम के नाम पर नहीं थी और इसलिए उसे अस्वीकार किया जाना चाहिए था। बिना उचित सत्यापन के इस बैंक गारंटी को स्वीकार करने के परिणामस्वरूप ₹ चार करोड़ की मोबिलाइजेशन एडवांस राशि अनियमित रूप से जारी हुई।

उत्तर में, शासन ने बताया (जून 2025) कि मोबिलाइजेशन एडवांस को मानदंडों के अनुसार जारी किया गया था और बीजी को विधिवत सत्यापित किया गया था। शासन ने आगे कहा, हालांकि खंड 14.2 में बीजी को जेवी के नाम पर होने की आवश्यकता है, नामित भागीदार पर्याप्त वित्तीय क्षमता के साथ एक कानूनी जेवी सदस्य था। बीजी वैध और लागू करने योग्य था, जिससे कोई वित्तीय जोखिम नहीं था, और आवश्यक अनुपालन सुनिश्चित किया गया था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि सही बीजी जमा करना मोबिलाइजेशन एडवांस जारी करने की पूर्व शर्त है, जो इस प्रकरण में नहीं की गई थी, और इसलिए अग्रिम जारी करना अनियमित था।

### 3.2.2 एमडीआर के निर्माण पर निष्फल व्यय

आईआरसी-एसपी 13: 2004 (खंड 13.3.1) के अनुसार, सड़क के जियोमेट्रिक स्टैंडर्ड को बनाए रखने के लिए, मिट्टी के काम के साथ-साथ पुलिया और छोटे पुलों का निर्माण किया जाना चाहिए, अन्यथा प्रत्येक पुलिया और छोटा पुल व्यावहारिक रूप से सड़क पर एक उभार बन जाता है और सड़क की ज्यामिती प्रभावित होती है, जिसके परिणामस्वरूप संरचनाओं के पहुँच-मार्ग के समेकन का दोहराव होता है, जिससे अतिरिक्त लागत बढ़ जाती है।

<sup>49</sup> मोबिलाइजेशन अग्रिम के 100 प्रतिशत के बराबर बैंक गारंटी।



लेखापरीक्षा ने शिवपुरी संभाग में पाया (अगस्त 2023) कि सीआरएफ सहायता प्राप्त ग्राम सड़क, लुकवासा - गणेशखेड़ा - चंदापुर रोड (सिंगल लेन - 31.62 किलोमीटर) के निर्माण के लिए निविदा आमंत्रण सूचना (एनआईटी) दिसंबर 2016 में जारी की गई थी। इस सड़क के लिए अनुबंध 03 अप्रैल 2017 को निष्पादित किया गया था और कार्य आदेश अप्रैल 2017 में जारी किया गया था।

सड़क के एलाइनमेंट में चार प्रमुख संरचनाएँ<sup>50</sup> थीं, जिनका निर्माण सड़क के साथ-साथ नहीं किया गया था। अनुबंध की निर्धारित पूर्णता अवधि के अंत में, जल मार्ग के 30 मीटर से अधिक की स्थिति का हवाला देते हुए, क्रॉस ड्रेनेज संरचनाओं को कार्य के दायरे से हटा दिया गया और इस प्रकार लोक निर्माण विभाग, ब्रिज डिवीजन के माध्यम से निर्माण कराने का निर्णय लिया गया। ₹ 21.00 करोड़ की लागत के बाद, सड़क का भौतिक निर्माण जून 2020 में (चार पुलों और क्रॉस ड्रेनेज संरचनाओं को छोड़कर) पूरा हो गया।

पुलों और क्रॉस-ड्रेनेज संरचनाओं के निर्माण न होने के कारण, सड़क का निर्माण होने के बावजूद, वह अभी तक चालू नहीं है। इससे एमडीआर परियोजना की कार्यक्षमता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। क्षेत्र के लगभग सभी लक्षित लाभार्थी बारहमासी संपर्क के लाभों से वंचित हैं। बिटुमिनस सड़कों का लंबे समय तक उपयोग न होने से बाइंडर ऑक्सीकरण, सतह में दरारें, और यांत्रिक संघनन के अभाव में नमी का प्रवेश होता है और पर्यावरणीय जोखिम के कारण सड़क की सतह समय से पहले ही खराब हो जाती है।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में, शासन ने बताया कि 30 मीटर से अधिक क्रॉस ड्रेनेज संरचनाएं ब्रिज डिवीजन के अधिकार क्षेत्र में आती हैं।

उत्तर तथ्यात्मक रूप से गलत है। सभी चार संरचनाएं डीपीआर का हिस्सा थीं और अनुमोदित दायरे के भीतर थीं, जैसा कि विभाग द्वारा स्वीकार किया गया था। डी-स्कोपिंग बाढ़ की स्थिति के कारण नहीं थी, बल्कि फंड की कमी के परिणामस्वरूप थी। इसके अतिरिक्त, बाढ़ वेग, एचएफएल, ट्रायल पिट विश्लेषण और जलग्रहण क्षेत्र सर्वेक्षण जैसे महत्वपूर्ण डीपीआर घटकों की उपेक्षा की गई, जो अपर्याप्त सर्वेक्षण और योजना का संकेत देते हैं।

<sup>50</sup> चेनेज 12,500, छः मीटर के तीन स्लैब, चेनेज 15,620, छः मीटर के छः स्लैब, चेनेज 22,720, छः मीटर के छः स्लैब, और चेनेज 23,860, छः मीटर के 10 स्लैब।

### 3.2.3 कार्य का अनियमित और अनधिकृत उप-ठेके पर देना

प्रावधानों के अनुसार, ठेकेदार प्रारंभिक अनुबंध मूल्य (सीआरएफ के मामले में) के 50 प्रतिशत की सीमा तक कार्य के किसी भी भाग को उप-ठेके पर दे सकता है। प्रतिशत दर निविदा दस्तावेज के मामले में, अनुबंध मूल्य के 25 प्रतिशत तक उप-ठेके की अनुमति है।

लेखापरीक्षा ने पाया (सितंबर 2023 और जनवरी 2024 के बीच) कि रीवा और नरसिंहपुर संभागों में क्रमशः ₹ 94.34 करोड़ और ₹ 63.22 करोड़ के अनुबंध मूल्य वाले दो कार्य पूरी तरह से उप-ठेके पर थे, जैसा कि नीचे तालिका 3.3 में विस्तृत रूप से बताया गया है।

**तालिका 3.3: बैक-टू-बैक आधार पर उप-ठेके कार्यों का विवरण**

							(₹ करोड़ में)
संभाग	कार्य का नाम	मूल ठेकेदार	अनुबंध मूल्य	उपठेकेदार	उप-ठेका विवरण	अतिरिक्त उप-ठेका	
रीवा	रीवा शहर का पुराना राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 7 (सीआरएफ) का भाग	श्री बी. आर. गोयल इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड	94.34	मेसर्स विजय शंकर मिश्रा एंड कंपनी	100 प्रतिशत	47.17 (50 प्रतिशत)	
नरसिंहपुर	नरसिंहपुर-सांकल-गोटेगांव सड़क का निर्माण	मेसर्स कृष्णा इंफ्रास्ट्रक्चर, राजस्थान	63.22	मेसर्स वंशिका कंस्ट्रक्शन	100 प्रतिशत	47.42 (75 प्रतिशत)	
<b>कुल</b>			<b>157.56</b>			<b>94.59</b>	

(स्रोत: एमपी पीडब्ल्यूडी के रिकॉर्ड)

इसके परिणामस्वरूप ₹ 94.59 करोड़ मूल्य के काम का अनियमित उप-ठेका दिया गया। इसके अलावा, यह भी संकेत देता है कि मूल ठेकेदार का काम करने का कोई इरादा नहीं था और उसने उप-ठेकेदार की ओर से केवल एक कमीशन एजेंट के रूप में काम किया, जिसकी शासन द्वारा जांच की जानी चाहिए।

इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई। तथापि, उत्तर में, कार्यपालन यंत्री, रीवा (सितंबर 2023) ने बताया कि मेसर्स विजय शंकर मिश्रा एंड कंपनी के साथ संभावित उप-ठेकेदारी संबंधी दस्तावेजों पर चर्चा हुई थी, लेकिन कोई बैक-टू-बैक उप-ठेका नहीं हुआ था। चूंकि इसमें उचित स्टाम्पिंग और पंजीकरण का अभाव था, इसलिए यह कानूनी रूप से अमान्य था। कार्यपालन यंत्री, नरसिंहपुर ने बताया कि मेसर्स कृष्णा इंफ्रास्ट्रक्चर ने बिना उप-ठेकेदारी के ही काम पूरा कर लिया।

कार्यपालन यंत्री, रीवा का उत्तर इंगित करता है कि उप-ठेके की अवैधता की जानकारी होने के बावजूद, कार्यपालन यंत्री ने अनुबंध उल्लंघन के लिए मूल ठेकेदार के विरुद्ध कोई कार्रवाई नहीं की। कार्यपालन यंत्री, नरसिंहपुर का उत्तर तथ्यात्मक रूप से गलत है क्योंकि कार्य फाइल में उपलब्ध दस्तावेज स्पष्ट रूप से दर्शाते हैं कि कार्य पूरी तरह से उप-ठेका पर था।

### 3.2.4 कार्य प्रारंभ होने में देरी

निविदा दस्तावेज की धारा 2 के पैरा 23.2 के अनुसार, अनुबंध समझौते पर हस्ताक्षर को कार्य प्रारंभ होने की सूचना माना जाएगा। नियोक्ता द्वारा ठेकेदार को कार्य प्रारंभ करने के लिए कोई अलग कार्य आदेश जारी नहीं किया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने (जुलाई 2023 से मार्च 2024 के बीच) नौ संभागों (परिशिष्ट 3.2) के 35 सड़क कार्यों में पाया कि ठेकेदारों ने अनुबंध की तिथि से 48 दिन से 1,245 दिन बाद कार्य प्रारंभ किया। इस प्रकार, विभाग अनुबंध के तुरंत बाद कार्य प्रारंभ करवाने में विफल रहा।

इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई। तथापि, उत्तर में, कार्यपालन यंत्री ने बताया (जुलाई 2023 और मार्च 2024 के बीच) कि भूमि अधिग्रहण, कृषि क्षेत्रों में तीसरी ग्रीष्मकालीन फसल की सिंचाई और फसलों की सुरक्षा के लिए, फेन्सिंग का आरओडब्लू के बहुत करीब होना, अतिक्रमण, कार्य के संशोधित अनुमान में देरी, वन विभाग से समय पर मंजूरी जारी न होना और वर्षा के मौसम में कार्य दिए जाने जैसे कारणों से कार्य शुरू होने में देरी हुई।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि कार्य सौंपे जाने के तुरंत बाद ठेकेदार को क्लीर आरओडब्ल्यू उपलब्ध कराया जाना चाहिए था।

### 3.2.5 सब-बेस का निर्माण

#### 3.2.5.1 अर्थवर्क के निष्पादन के बाद अनुवर्ती क्रस्ट के निष्पादन में विलंब

(क) मध्यप्रदेश शासन के परिपत्र (जनवरी 2011) के अनुसार, कार्यपालन यंत्री अनुक्रमिक निष्पादन सुनिश्चित करते हुए वर्क प्रोग्राम को मंजूरी देगा - अर्थवर्क, उसके बाद एक निर्धारित खंड पर जीएसबी/सीआरएम, बेस कोर्स और सरफेस कोर्स, निष्पादन का उचित कालक्रम बनाए रखते हुए।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि (जून 2023 और दिसंबर 2023 के बीच) छह संभागों में आठ कार्यों में, कार्यान्वयन शुरू होने से पहले कार्य कार्यक्रम प्राप्त नहीं किए गए थे। एमबी की जाँच से पता चला कि ठेकेदारों ने सड़कों की एक बड़ी लंबाई पर एम्बेकमेंट का निर्माण एक ही दिन में कर दिया, जबकि क्रशर रन मैकडैम (सीआरएम) की अगली परत का निर्माण काफी समय के बाद किया गया, जैसा कि नीचे तालिका 3.4 में विस्तार से बताया गया है।

**तालिका 3.4: एम्बेकमेंट और सीआरएम के निष्पादन के बीच अंतराल का विवरण**

संभाग का नाम	कार्य का नाम	निर्माण की तिथियां		देरी (दिनों में)
		एम्बेकमेंट	सीआरएम	
विदिशा	हसुआ-कटसारा सड़क	04.06.2021	03.11.2022	517
बैतूल	रिधोरा-सोंदिया सड़क	21.03.2019	28.11.2019	252
सागर	अमोदा-नयागांव-पिपलिया सड़क	26.02.2019	15.01.2020	323
छतरपुर	बाजना-नयाखेड़ा-जटाशंकर सड़क	28.02.2019	11.01.2020	317
	नैनागिरी-मझगुआ घाटी सड़क	02.12.2018	03.02.2020	428
रीवा	मुरेठा से मझिगावां सड़क	11.06.2019	02.03.2020	265
	मनिका लखवार गढ़ी सड़क	10.03.2015	18.01.2016	314
सिंगरौली	सराय बाईपास सड़क	24.03.2020	10.06.2020	808

(स्रोत: संबंधित कार्यों की मापन पुस्तकें)

यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि विभाग ने कार्यों के त्वरित निर्माण के लिए जीएसबी की तुलना में सीआरएम के महंगे मद को प्राथमिकता दी थी। हालांकि, एम्बेकमेंटके निर्माण के बाद सीआरएम के कार्यान्वयन में 252 से 769 दिनों की देरी ने इसे निरर्थक बना दिया।

उत्तर में, शासन ने बताया (जून 2025) कि अर्थवर्क सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के विनिर्देशों के अनुसार परतों में किया गया और प्रस्तुत कार्य कार्यक्रमों के अनुसार संतोषजनक ढंग से पूरा किया गया। उन्होंने स्पष्ट किया कि एमबी में उल्लिखित तिथियाँ माप की तिथियों को दर्शाती हैं, न कि वास्तविक निष्पादन को।

यह उत्तर तथ्यात्मक रूप से गलत है क्योंकि मानक विभागीय प्रक्रियाओं के अनुसार, एमबी प्रविष्टियों में वास्तविक निष्पादन तिथियाँ दर्शाई जानी चाहिए। यदि ऐसा नहीं है, तो यह अनियमित मापों का संकेत देता है और भुगतानों की वैधता को कमजोर करता है। इस तरह की देरी से दर्ज की गई प्रविष्टियाँ हेरफेर और पर्यवेक्षण संबंधी विफलता की चिंता पैदा करती हैं, जिसकी जाँच आवश्यक है।

**(ख)** सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय विनिर्देशों के खंड 305.3.5.1 के अनुसार, एम्बेकमेंट और सब-ग्रेड सामग्री को मोटर ग्रेडर की सहायता से पूरी चौड़ाई में एक समान मोटाई की परतों में फैलाया जाएगा। वाइब्रेटरी रोलर/ वाइब्रेटरी सॉइल कॉम्पैक्टर का उपयोग करते समय प्रत्येक परत की संघनित मोटाई 250 मिलीमीटर से अधिक नहीं होनी चाहिए।

लेखापरीक्षा ने (जून 2023 और दिसंबर 2023 के बीच) छः संभागों<sup>51</sup> के आठ कार्यों<sup>52</sup> में पाया कि ठेकेदारों ने सब-ग्रेड की एकल परतें बिछाई थीं जिनकी मोटाई 250 मिलीमीटर की निर्धारित मोटाई से अधिक थी। अगली परतें तभी बिछाई जाएंगी जब पिछली परतें पूरी तरह से सघन हो जाएँ। एक ही परत में 250 मिलीमीटर से अधिक मोटाई में सब-ग्रेड सामग्री बिछाने से वांछित सघनता (न्यूनतम 95 प्रतिशत) प्राप्त करने की संभावना समाप्त हो जाती है और इसलिए, क्रस्ट के जमने की संभावना से इनकार नहीं किया जा सकता।

उत्तर में, शासन ने बताया (जून 2025) कि सबग्रेड सामग्री शुरू में 225 मिलीमीटर मोटाई तक की परतों में बिछाई गई थी। प्रत्येक परत को सघन करने के बाद, एक और परत बिछाई गई और उसी तरह सघन किया गया। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय विनिर्देशों के अनुसार परत दर परत सघनीकरण किया गया। हालाँकि, विभिन्न परतों के माप एक साथ लिए गए थे।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि 250 मिलीमीटर से अधिक अर्थवर्क का संघनन यह दर्शाता है कि कार्य विनिर्देशों के अनुसार नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, देरी से माप लेना गंभीर चिंता का विषय है और ऐसे मापों की विश्वसनीयता और भुगतान की वैधता पर प्रश्नचिह्न लगाता है, जिसकी जाँच आवश्यक है।

### 3.2.6 डब्ल्यूएमएम के निष्पादन का गलत तरीका अपनाना

आईआरसी:109-1997 के खंड 4.3 और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के विनिर्देशों के खंड 406.3.2 के अनुसार, डब्ल्यूएमएम निर्माण को पार्श्विक रूप से सीमित किया जाना चाहिए, इसके लिए सटे हुए पेवमेंट परत की मोटाई के अनुरूप शोल्डर परतों को एक साथ बिछाकर और सघन करके निर्माण किया जाना चाहिए। संरचनात्मक स्थिरता और उचित बंधन सुनिश्चित करने के लिए, प्रत्येक पेवमेंट परत और उसकी संबंधित शोल्डर परत को अगले चरण पर आगे बढ़ने से पहले पूरा किया जाना चाहिए।

<sup>51</sup> विदिशा, बैतूल, सागर, छतरपुर, रीवा और सिंगरौली।

<sup>52</sup> हसुआ-कटसरा रोड (विदिशा), रिधोरा-सोंदिया रोड (बैतूल), अमोदा-नयागांव-पिपलिया रोड (सागर), बाजना-नयाखेड़ा-जटाशंकर रोड (छतरपुर), नैनगिरि-मझगुआ घाटी रोड (छतरपुर), मुरेठा से मझिगवां रोड (रीवा), मनिका लखवार गढ़ी रोड (रीवा), सराय बायपास रोड (सिंगरौली)।

प्रमुख अभियंता पीडब्ल्यूडी ने (जनवरी 2023) लैटरल कनफाइनमेंट प्रदान करने के लिए हार्ड शोल्डर के निर्माण को प्राथमिकता देने का निर्देश भी जारी किया।

लेखापरीक्षा ने (अप्रैल 2023 से मई 2024 तक) 10 नमूना-जांच किए गए पैकेजों (परिशिष्ट 3.3) के छह पैकेजों में देखा कि डब्ल्यूएमएम आधार परत के निष्पादन के दौरान 125 मिलीमीटर की मोटाई में डब्ल्यूएमएम की पहली और दूसरी परत बिछाने से पहले ढाँचे का रखरखाव नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप, 2:1 के ढलान को बनाए रखने के लिए डब्ल्यूएमएम परतों के दोनों ओर ऑफसेट प्रदान किया गया था और ठेकेदार ने क्रमशः 5.50 मीटर और सात मीटर की आवश्यकता के विपरीत अतिरिक्त चौड़ाई (ऑफसेट के रूप में) में डब्ल्यूएमएम परत का निष्पादन किया, जो सड़क की कैरिज चौड़ाई थी। इसलिए, निष्पादन के गलत तरीके के कारण डब्ल्यूएमएम की तिरछी ऊंचाई के अनुचित निष्पादन के परिणामस्वरूप ₹ 4.98 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में, शासन लेखापरीक्षा अवलोकन से सहमत हुई और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की प्रक्रिया का पालन करने का आश्वासन दिया।

इस मुद्दे पर स्पष्ट विभागीय निर्देश या सुधारात्मक दिशानिर्देश के अभाव में मामला अनसुलझा है।

### 3.2.7 सड़कों के नवीनीकरण में बिटुमिनस कंक्रीट का गलत प्रावधान

आईआरसी: 105-1988 के खंड 2.2 के साथ पठित आईआरसी:47-1972 के खंड 2 के अनुसार, बिटुमिनस कंक्रीट (बीसी) का उपयोग सतही परत के रूप में किया जाता है और इसे आमतौर पर किसी भी ग्रेनुलर बेस पर सीधे नहीं लगाया जाना चाहिए। किसी भी ग्रेनुलर बेस पर उपयुक्त ओवरले या नवीनीकरण परत ओजीपीसी और उसके बाद सील कोट होनी चाहिए। आईआरसी:109-2015 के खंड 2 के अनुसार, वेट मिक्स मैकडैम (डब्ल्यूएमएम) पेवमेंट का एक उप-आधार/आधार परत है जिसमें साफ, कुचले हुए ग्रेडेड एग्रीगेट और दानेदार सामग्री, जैसे ग्रेडेड मोटी रेत, को पानी में मिलाकर तैयार सतह पर एक सघन द्रव्यमान में रोल किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने (जून 2023 और मार्च 2024 के बीच) तीन संभागों के पाँच सड़क कार्यों में देखा कि एसओआर मद संख्या 4.11 "डब्ल्यूएमएम विनिर्देश के अनुसार ग्रेडेड स्टोन एग्रीगेट उपलब्ध कराना, बिछाना, फैलाना और संघनित करना, जिसमें यांत्रिक मिश्रण संयंत्र में पानी के साथ सामग्री का पूर्व-मिश्रण शामिल है, मिश्रित सामग्री को टिपर द्वारा साइट तक पहुँचाना (प्रोफ़ाइल सुधार और गड्ढों को भरने के लिए)" और एसओआर मद संख्या 5.6 "बिटुमिनस कंक्रीट" सतही स्तर के रूप में सड़कों के अनुमान नवीनीकरण कार्य में प्रदान किए गए थे। कार्य अनुमान में प्रावधान के अनुसार निष्पादित किए गए थे। चूँकि डब्ल्यूएमएम एक ग्रेनुलर बेस है, इसलिए 4,680.98 घन मीटर बीसी को ओवरले वियरिंग कोर्स के रूप में प्रदान करना और लागू करना सही नहीं था, क्योंकि बीसी एक सघन-श्रेणीबद्ध मिश्रण है, जिसे भारी यातायात भार वहन करने के लिए डिजाइन किया गया है। डब्ल्यूएमएम एक ग्रेनुलर लेयर है, और इसके ऊपर सीधे बीसी बिछाने से खराब बॉन्डिंग बनता है, जिससे फिसलन, दरार या समय से पहले गिरावट हो सकती है।

इस प्रकार, ग्रेनुलर बेस पर सीधे बीसी का प्रावधान और निष्पादन करने के परिणामस्वरूप न केवल ₹ 7.24 करोड़ का अवमानक कार्य हुआ, बल्कि ₹ 2.47 करोड़ की अतिरिक्त लागत भी आई, जैसा कि परिशिष्ट 3.4 में विस्तृत रूप से बताया गया है।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन लेखापरीक्षा अवलोकन से सहमत हुई।

इस मुद्दे पर स्पष्ट विभागीय निर्देश या सुधारात्मक दिशानिर्देश के अभाव में मामला अनसुलझा है।

### 3.2.8 ठेकेदारों को अनुचित लाभ

सड़क निर्माण कार्य के क्रियान्वयन में सावधानीपूर्वक योजना और आकलन शामिल होता है और बोलियों का सावधानीपूर्वक विश्लेषण और स्वीकृति की जानी चाहिए ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि निष्पादित अनुबंध पूरी तरह से मान्य हो। ठेकेदारों को किए जाने वाले भुगतान की सावधानीपूर्वक निगरानी की जानी चाहिए और कार्य का उचित मापन किया जाना चाहिए ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि वांछित कार्यकुशलता प्राप्त हो और निधि का उचित रूप से उपयोग हो।

घोर लापरवाही से किए गए कार्य के कई प्रकरण सामने आए, जिससे न केवल कार्य की गुणवत्ता प्रभावित हुई, बल्कि ठेकेदार को अनुचित लाभ भी हुआ, जैसा कि नीचे चर्चा की गई है:

अनुचित लाभ का प्रकार	मानदंड	विचलन	विभाग की प्रतिक्रिया
इलेक्ट्रॉनिक सेंसर पेवर के साथ स्लिप फॉर्म पेवर का प्रयोग न करके ठेकेदारों को अनुचित लाभ	एम 40 ग्रेड के सीसी पेवमेंट और डीएलसी सब-बेस को स्लिप फॉर्म पेवर जो इलेक्ट्रॉनिक सेंसर से युक्त हो से बिछाया जाना चाहिए। यदि इन्हें बिना इलेक्ट्रॉनिक सेंसर वाले स्लिप फॉर्म पेवर से बिछाया गया है, या किसी अन्य विधि से, तो डीएलसी और एम 40 ग्रेड के सीसी पेवमेंट की दरों से क्रमशः ₹ 150 प्रति घन मीटर और ₹ 350 प्रति घन मीटर की दर से ठेकेदार के बिलों से कटौती की जानी चाहिए।	15 संभागों के 31 सड़क निर्माण कार्यों में, इस बात का कोई दस्तावेजी प्रमाण नहीं था कि डीएलसी और सीसी एम 40 ग्रेड पेवमेंट इलेक्ट्रॉनिक सेंसर वाले स्लिप फॉर्म पेवर द्वारा बिछाए गए थे। अतः, ठेकेदारों के बिलों से निर्धारित दरों पर कटौती की जानी चाहिए थी, जो विभाग द्वारा नहीं की गई, जिसके परिणामस्वरूप ठेकेदारों को ₹ 14.15 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ, जैसा कि परिशिष्ट 3.5 में विस्तृत है।	उत्तर में शासन ने बताया कि स्लिप फॉर्म पेवर का उपयोग न करने पर कटौती जहां आवश्यक थी वहां की गई है। कुछ हिस्सों में, साइट की बाधाओं के कारण इसे टाला गया। <b>खंडन:</b> उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि इलेक्ट्रॉनिक सेंसर के साथ स्लिप फॉर्म पेवर के उपयोग की पुष्टि करने वाला कोई भी सहायक अभिलेख संभाग कार्यालय में उपलब्ध नहीं था या शासन के उत्तर के साथ संलग्न नहीं था।
		बुरहानपुर-हथनूर-बहादरपुर-बिरोदा-पड़लिया और शाहपुर-फोफनार-संग्रामपुर सड़क (एमडीआर, 18 किलोमीटर पीक्यूसी) के निर्माण में, कोर की मोटाई निर्दिष्ट 27 सेंटीमीटर ± 1 मिलीमीटर के मुकाबले 280-290 मिलीमीटर पाई गई। 20 मिलीमीटर का यह अंतर दर्शाता है कि कार्य इलेक्ट्रॉनिक सेंसर युक्त स्लिप फॉर्म पेवर का उपयोग करके नहीं किया गया था। इस प्रकार, ठेकेदार को पूर्ण दरों पर भुगतान करने के परिणामस्वरूप ₹ 24.10 लाख का अनुचित लाभ हुआ।	

अनुचित लाभ का प्रकार	मानदंड	विचलन	विभाग की प्रतिक्रिया
बिटुमिनस कंक्रीट के निष्पादन में ठेकेदार को अनुचित लाभ	एसओआर (2014, 2016, 2017 और 2022) में ड्रम या बैच मिक्स प्लांट के माध्यम से निष्पादित 60/70 बिटुमेन (वीजी-30) का उपयोग करके ग्रेडिंग-II के बिटुमिनस कंक्रीट बिछाने के लिए मद शामिल थे।	लेखापरीक्षा ने (अप्रैल 2023 और मई 2024 के बीच) चार संभागों में पाया कि आठ सड़क निर्माण कार्यों में 13,752.91 घन मीटर बिटुमिनस कंक्रीट का उपयोग किया गया और भुगतान बैच मिक्स प्लांट दरों पर किया गया। हालाँकि, बैच मिक्स प्लांट के उपयोग का कोई भी दस्तावेजी प्रमाण उपलब्ध नहीं है। हो सकता है कि ये निर्माण कार्य ड्रम मिक्स प्लांट का उपयोग करके किए गए हों, जिसके लिए कम दरों पर भुगतान आवश्यक था। इसके परिणामस्वरूप ठेकेदार को ₹ 33.03 लाख का अनुचित लाभ हुआ, जैसा कि परिशिष्ट 3.6 में विस्तृत है।	इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई। तथापि, कार्यपालन यंत्री ने बताया कि बैच मिक्स प्लांट का उपयोग करके बीसी का निष्पादन किया गया तथा भुगतान भी उसी के अनुसार किया गया, तथा ठेकेदारों ने तैयार मिक्स सामग्री को सोर्सिंग से उपलब्ध कराया।  <b>खंडन:</b> उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि ठेकेदारों ने कोई बैच मिक्स प्लांट नहीं लगाया था। इसलिए, दरों को नियमित किया जाना चाहिए था।
ठेकेदार को अनुचित वित्तीय सहायता	अनुबंध की शर्तों के अनुसार, यदि ठेकेदार 10 प्रतिशत से अधिक (एसओआर से कम) अव्यवहार्य दर उद्धृत करता है, तो ठेकेदार से 10 प्रतिशत से अधिक दर प्रतिशत सिक्वोरिटी प्राप्त की जाएगी।	नर्मदापुरम संभाग में बनखेड़ी-उमरधा मार्ग के निर्माण कार्य में, ठेकेदार ने संभावित अनुबंध राशि (पीएसी) ₹ 58.84 करोड़ से 16.52 प्रतिशत <sup>53</sup> कम बोली लगाई थी। चूँकि कार्य हेतु एनआईटी फरवरी 2016 में जारी की गई थी, इसलिए ठेकेदार को अनुबंध मूल्य के 6.52 प्रतिशत के बराबर ₹ 3.84 करोड़ की अतिरिक्त सिक्वोरिटी डिपॉजिट राशि जमा करनी थी। हालाँकि, विभाग ने केवल ₹ 4.57 लाख की अतिरिक्त परफॉरमेंस सिक्वोरिटी राशि प्राप्त की। इसके परिणामस्वरूप ठेकेदार को ₹ 3.79 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ।	इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई। तथापि, कार्यपालन यंत्री ने बताया कि मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग द्वारा जारी (मई 2016) संशोधन आदेश जारी होने की तिथि से प्रभावी था। इसके अलावा, प्राप्त अतिरिक्त परफॉरमेंस सिक्वोरिटी मानक बोली दस्तावेजों (एसबीडी <sup>54</sup> ) पर लागू संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार थी।  <b>खंडन:</b> उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि संशोधन उपरोक्त परियोजना पर लागू नहीं होता, क्योंकि इसकी निविदा आदेश जारी होने से पहले ही कर दी गई थी।

<sup>53</sup> पीएसी ₹ 5,883.65 लाख और अनुबंध राशि ₹ 4,911.32 लाख, अतः 16.52 प्रतिशत कम।

<sup>54</sup> केन्द्र प्रायोजित योजना के लिए निविदा प्रपत्र की मद दर।

अनुचित लाभ का प्रकार	मानदंड	विचलन	विभाग की प्रतिक्रिया
<b>ट्रायल लेंथ के गैर-निष्पादन के लिए ठेकेदार को अनुचित लाभ</b>	<p>सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के विनिर्देशों के खंड 601.8 के अनुसार, मुख्य कार्य के बाहर डीएलसी से कम से कम 14 दिन पहले और पीक्यूसी से 30 दिन पहले न्यूनतम 100 मीटर और पूरी पेवमेंट चौड़ाई का ट्रायल लेंथ निर्माण किया जाना चाहिए। ट्रायल खंड में नमी की मात्रा, कंक्रीट की मजबूती और संघनन घनत्व की पुष्टि होनी चाहिए। इसे कार्य से जुड़ा हुआ माना जाता है और इसके लिए अलग से भुगतान नहीं किया जाता है।</p>	<p>19 संभागों में 49 सड़क निर्माण कार्यों में, मुख्य सीसी कार्य शुरू करने से पहले ट्रायल लेंथ की जांच नहीं की गई, जो सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के विनिर्देशों का उल्लंघन है। पेवमेंट के डिजाइन, निर्माण की गुणवत्ता और स्थायित्व की जांच के लिए ट्रायल लेंथ महत्वपूर्ण होती है। इस चूक के कारण इंजीनियर अनुमोदन के लिए आवश्यक डेटा से वंचित रह गए और घटिया प्रदर्शन का जोखिम बना रहा। इस चूक से ठेकेदारों को ₹ 4.77 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ।</p>	<p>लेखापरीक्षा के अनुरोध पर, एसओआर 2025 को उपयुक्त रूप से अद्यतन किया गया है, जो अब कार्य प्रारंभ करने की प्रस्तावित तिथि से कम से कम सात दिन पहले ट्रायल लेंथ के निष्पादन को अनिवार्य बनाता है।</p>
<b>गैर-दंडात्मक खंड के तहत समय विस्तार का अविवेकपूर्ण अनुदान</b>	<p>जीसीसी की खंड 8.7 के अनुसार, यदि ठेकेदार समय पर कार्य पूरा करने में विफल रहता है, तो प्रति दिन अनुबंध मूल्य का 1/20 प्रतिशत, अधिकतम 10 प्रतिशत तक विलंब क्षतिपूर्ति लागू होगी।</p>	<p>एनडीबी के नमूना-जांच किए गए 10 पैकेजों में से नौ पैकेजों में, ठेकेदार निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार निर्धारित लक्ष्य हासिल करने में विफल रहे थे और जल पाइपलाइन शिफ्टिंग, बेमौसम/ असामान्य वर्षा, वन क्षेत्र में कार्य प्रतिबंध और विद्युत यूटिलिटी शिफ्टिंग में देरी के आधार पर समय विस्तार दिया गया था। चूँकि देरी पूरी तरह से ठेकेदारों के कारण हुई थी, इसलिए दोषी ठेकेदारों पर ₹ 137.32 करोड़ का जुर्माना लगाया जाना था और उनकी आईपीसी से कटौती की जानी थी। हालाँकि, ठेकेदारों पर कोई जुर्माना नहीं लगाया जा सकता था, जिससे उन्हें उस सीमा तक अनुचित लाभ हुआ हो।</p>	<p>इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई। तथापि, उत्तर में, कार्यपालन यंत्र ने प्रतिशत दर अनुबंधों में देरी के संबंध में बताया कि देरी के कारणों का विश्लेषण करने के बाद सक्षम प्राधिकारी द्वारा समय विस्तार प्रदान किया गया था।</p>
<p>प्रतिशत दर अनुबंध के परिशिष्ट पी के अनुसार, यदि कार्य निर्धारित अवधि के भीतर पूरा नहीं होता है, साथ ही ऐसे सभी विस्तार जो नियोक्ता की चूक या अप्रत्याशित घटना के लिए ठेकेदार को दिए गए हैं, तो ठेकेदार पर देरी के प्रति दिन 0.05 प्रतिशत की दर से मुआवजा लगाया जाएगा, जो अनुबंध मूल्य के अधिकतम 10 प्रतिशत तक सीमित होगा।</p>	<p>लेखापरीक्षा ने पाया कि 22 संभागों के 72 सड़क निर्माण कार्यों (एनडीबी कार्यों के अलावा) में 211 दिनों से लेकर 2,155 दिनों तक की देरी हुई। यह देरी ठेकेदारों के कारण हुई और इसके लिए ₹ 68.73 करोड़ का जुर्माना लगाया गया।</p>	<p><b>खंडन:</b> उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि सक्षम प्राधिकारी द्वारा देरी की समय-सीमा का विश्लेषण करने के लिए कोई आदेश जारी नहीं किया गया था। इसके बजाय, गैर-दंडात्मक खंड के तहत मनमाने ढंग से समय विस्तार दिया गया, जबकि देरी पूरी तरह से ठेकेदारों की गलती थी।</p>	

ठेकेदार द्वारा अवमानक कार्य निष्पादन

निष्पादन का प्रकार	नियम	विचलन	विभाग की प्रतिक्रिया
रिटेनिंग वॉल के पीछे फिल्टर मीडिया का निष्पादन होना	आईआरसी:78-2014 के अनुसार, फिल्टर मीडिया कम से कम 600 मिलीमीटर मोटा होना चाहिए, उचित ग्रेडिंग के साथ, एबटमेंट्स और रिटेनिंग वॉल के पीछे रखा जाना चाहिए।	लोक निर्माण विभाग (भवन एवं सड़क) अनुरक्षण संभाग क्रमांक-II, भोपाल के अंतर्गत भदभदा-बिलकिसगंज-रतिबड़ सड़क कार्य (आठ किलोमीटर) में, रिटेनिंग वॉल के पीछे फिल्टर मीडिया की व्यवस्था नहीं की गई थी। यह गंभीर चूक ₹ 5.65 करोड़ की लागत से निर्मित रिटेनिंग वॉल के दीर्घकालिक स्थायित्व पर चिंता उत्पन्न करती है।	इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई। तथापि, उत्तर में कार्यपालन यंत्री ने बताया कार्य स्वीकृत अनुमान के अनुसार किया गया, और बिना किसी अतिरिक्त भुगतान के रिटेनिंग वॉल के पीछे से खोदी गई विघटित चट्टान का इस्तेमाल किया गया। ठेकेदार को बीओक्यू के अनुसार केवल वेप होल लगाने के लिए भुगतान किया गया था। <b>खंडन:</b> उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि कार्य को निर्दिष्ट फिल्टर मीडिया का उपयोग करके निष्पादित किया जाना चाहिए, जैसे कि जियोटेक्सटाइल्स, ग्रेवल, क्रशड रॉक, या स्पेशलाइज्ड ड्रेनेज फैब्रिक, आदि।
बैकफिल्टिंग का अवमानक निष्पादन	आईआरसी:78-2014 के अनुसार, स्पिल-थ्रू एबटमेंट्स को छोड़कर, एबटमेंट्स, विंग या रिटर्न वॉल के पीछे 600 मिलीमीटर मोटी फिल्टर सामग्री लगाई जानी चाहिए। उचित भराव क्रम डिजाइन मान्यताओं के अनुरूप होना चाहिए, और जल संचय और हाइड्रोस्टैटिक दबाव को रोकने के लिए निम्न जल स्तर से ऊपर वेप होल (≤1 मीटर की दूरी पर) होने चाहिए।	पाँच सड़क निर्माण कार्यों में बैकफिल्टिंग बिना फिल्टर मीडिया या वेप होल के की गई, जो विनिर्देशों का उल्लंघन है। इस प्रकार, ₹ 56.32 लाख (परिशिष्ट 3.7) मूल्य की संरचनाएँ संभावित रूप से क्षति के प्रति संवेदनशील हैं।	इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई। तथापि, नर्मदापुरम के कार्यपालन यंत्री ने बताया कि पर्याप्त संख्या में वीप होल उपलब्ध कराए गए थे। ग्वालियर के कार्यपालन यंत्री ने बताया कि कार्य मुख्य अभियंता द्वारा स्वीकृत अनुमानों के अनुसार किया गया था। मंदसौर और बुरहानपुर के कार्यपालन यंत्री ने बताया कि उत्खनन के दौरान प्राप्त सॉफ्ट रॉक का उपयोग फिल्टर मीडिया के रूप में किया गया था। <b>खंडन:</b> मंदसौर और बुरहानपुर से प्राप्त उत्तर स्वीकार्य नहीं हैं क्योंकि फिल्टर मीडिया के लिए विशिष्ट ग्रेडेशन की आवश्यकता होती है। उत्खनित सॉफ्ट रॉक, प्लास्टिक प्रकृति वाली सेडिमेंट्री होने के कारण, जल निकासी को अवरुद्ध कर सकती हैं और व्यवधान उत्पन्न कर सकती हैं, जैसा कि बनखेड़ी-उमरधा मार्ग पर समय से पहले हुए सेटलमेंट में देखा गया है। इसके अलावा, अन्य कार्यपालन यंत्री के उत्तर इस बात की पुष्टि करते हैं कि फिल्टर मीडिया का उपयोग नहीं किया गया था, जो विनिर्देशों का उल्लंघन है।

निष्पादन का प्रकार	नियम	विचलन	विभाग की प्रतिक्रिया
टाई बार्स के निष्पादन न होने के कारण अवमानक पीक्यूसी का निष्पादन	आईआरसी:58-2015 के खंड 8.1 और आईआरसी:15-2011 के खंड 8.4 के अनुसार पेवमेंट गुणवत्ता कंक्रीट (पीक्यूसी) में लॉगिट्यूडिनल जॉइंट्स में टाई बार का प्रावधान महत्वपूर्ण है क्योंकि वे लोड ट्रांसफर को बढ़ावा देते हैं, पेवमेंट के प्रदर्शन को बढ़ाते हैं, जॉइंट फॉल्लिंग को रोकते हैं, और पेवमेंट संरचना के समग्र स्थायित्व में योगदान करते हैं।	चार संभागों में सात सड़क निर्माण कार्यों में, पीक्यूसी (14,475.44 घन मीटर) के लॉगिट्यूडिनल जॉइंट्स में टाई बार नहीं लगाए गए थे। इस चूक से वर्टिकल जॉइंट के डिस्प्लेसमेंट और पेवमेंट डिस्ट्रेस का खतरा है, जिससे ₹ 6.01 करोड़ का अवमानक कार्य किया गया (परिशिष्ट 3.8)।	शासन ने, कार्यालय कार्यपालन यंत्री पीडब्ल्यूडी, ग्वालियर से संबंधित प्रकरण में बताया (जून 2025) कि स्लिप फॉर्म पेविंग के दौरान टाई बार स्वचालित रूप से डाले गए थे, इसलिए उनकी माप एमबी में दर्ज नहीं की गई थी। हालाँकि, कार्यपालन यंत्री पीडब्ल्यूडी, मंदसौर के प्रकरण के संबंध में बताया गया कि कार्य अनुमोदित ड्राइंग और डिजाइन के अनुसार निष्पादित किया गया था। बाकी मामलों में शासन ने कोई टिप्पणी नहीं की।
पॉलिमर मॉडिफाइड बिटुमेन के ग्रेड का निष्पादन आईएस कोड के अनुरूप नहीं है	आईएस:15462-2004 के खंड 5.1 में यह अनिवार्य किया गया है कि पीएमबी को रिफाइनरियों में सूटेबल पेनेट्रेशन ग्रेड बिटुमेन को योजकों के साथ मिश्रित करके तैयार किया जाए।	एनडीबी पैकेज संख्या 15, लोक निर्माण विभाग संभाग संख्या 1, जबलपुर में लेखापरीक्षा (जून 2024) में पाया गया कि पीएमबी 40 को आवश्यक 30-50 पेनेट्रेशन ग्रेड के बजाय 60/70 विस्कॉसिटी ग्रेड बिटुमेन के साथ अनुचित रूप से मिश्रित किया गया था, जो आईएस कोड का उल्लंघन था। 12,365.78 घन मीटर बीसी के लिए, ₹ 6.17 करोड़ मूल्य के 1,669.38 मीट्रिक टन पीएमबी का उपयोग किया गया, जिसके परिणामस्वरूप अवमानक कार्य हुआ।	इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई। तथापि, एनडीबी के निदेशक ने बताया कि पीएमबी-40 निर्माण के लिए पेनेट्रेशन ग्रेड बिटुमेन की आवश्यकता होती है, तथा फाइनल प्रोडक्ट पेनेट्रेशन आईएस 73 के अनुसार 30-50 के बीच होता है।
			<b>खंडन:</b> उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि 60/70 ग्रेड बिटुमेन का उपयोग करने से गुणवत्ता और प्रदर्शन में असंगति का खतरा रहता है, जिससे पेवमेंट के स्थायित्व पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है, विशेष रूप से भारी यातायात वाली सड़कों के लिए, जो मानकों के विपरीत है।

निष्पादन का प्रकार	नियम	विचलन	विभाग की प्रतिक्रिया
<b>विनिर्देशों के विपरीत डब्ल्यूएमएम का निष्पादन</b>	<p>आईआरसी: 109-1997 ने पारंपरिक वॉटर बाउन्ड मैकाडम (डब्ल्यूबीएम) के अधिक टिकाऊ विकल्प के रूप में वॉटर मिक्स्ड मैकाडम (डब्ल्यूएमएम) की शुरुआत की। आईआरसी:109-2015 में गुणवत्ता और स्थायित्व सुनिश्चित करने के लिए मिश्रण के तुरंत बाद डब्ल्यूएमएम को फैलाना और बिटुमिनस ओवरले से पहले 24 घंटे सुखाने का प्रावधान किया गया है।</p>	<p>चार संभागों में पाँच सड़क निर्माण कार्यों में, 2 से 10 एमएसए के यातायात भार के लिए डिजाइन किए गए व नए बिछाए गए डब्ल्यूएमएम, 15 दिनों से 32 महीनों तक यातायात के संपर्क में रहे। परिणामस्वरूप, ₹ 4.80 करोड़ मूल्य के 29,550.32 घन मीटर डब्ल्यूएमएम क्षतिग्रस्त हो गए और उन्हें अवमानक कार्य माना गया (परिशिष्ट 3.9)। ठेकेदारों द्वारा डब्ल्यूएमएम के विलंबित ओवरले ने पारंपरिक डब्ल्यूबीएम से उन्नत डब्ल्यूएमएम ग्रैनुलर बेस पर स्थानांतरण के उद्देश्य को विफल कर दिया।</p>	<p>शासन के कार्यालय कार्यपालन यंत्री खंडवा के प्रकरण में (अप्रैल 2023) बताया कि डब्ल्यूएमएम सतह को तुरंत बिटुमिनस परत से ढक दिया गया था, और रनिंग और अंतिम माप एमबी में दर्ज किए गए थे। कार्यपालन यंत्री ग्वालियर और शिवपुरी के प्रकरण में बताया कि ठेकेदार ने ओवरले से पहले अपने खर्च पर डब्ल्यूएमएम प्रोफाइल को ठीक किया, और इसके लिए अलग से कोई भुगतान नहीं किया गया। बाकी प्रकरण में शासन ने कोई टिप्पणी नहीं की। तथापि, रतलाम के कार्यपालन यंत्री ने बताया कि यातायात को डायवर्ट कर दिया गया था, और डब्ल्यूएमएम बिछाने के बाद कोई गतिविधि नहीं हुई।</p> <p><b>खंडन:</b> खंडवा और रतलाम से प्राप्त उत्तर स्वीकार्य नहीं हैं क्योंकि डब्ल्यूएमएम और बिटुमिनस परत के निर्माण में 22 से 63 दिनों की देरी आईआरसी:109-2015 का उल्लंघन करती है। ग्वालियर और शिवपुरी से प्राप्त उत्तर गलत हैं क्योंकि डब्ल्यूएमएम पहले से मिश्रित है और इसे मौके पर ठीक नहीं किया जा सकता, जिससे अवमानक कार्य होता है।</p>

निष्पादन का प्रकार	नियम	विचलन	विभाग की प्रतिक्रिया
एग्रीगेट्स का उपयोग विनिर्देशों के अनुरूप नहीं है	आईआरसी:109-2015 के प्रावधान के अनुसार, डब्ल्यूएमएम में एग्रीगेट इम्पैक्ट वैल्यू (एआईवी) <sup>55</sup> , फ्लैकिनेस इंडेक्स और इलॉनोशन इंडेक्स (ईआई) <sup>56</sup> की अधिकतम स्वीकार्य सीमा 30 प्रतिशत है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के विनिर्देशों के खंड 407.3.2 के अनुसार, सीआरएम में एआईवी, फ्लैकिनेस इंडेक्स और ईआई की अधिकतम स्वीकार्य सीमा क्रमशः 30 प्रतिशत और 35 प्रतिशत है।	मंदसौर संभाग में अरनिया-डिगावा-बसई रोड, 6.60 किलोमीटर के सुदृढ़ीकरण के कार्य में लेखापरीक्षा ने पाया (जनवरी 2024) कि चेनेज 1270 से 1700 के लिए परीक्षण परिणामों में सीआरएम का एआईवी 35.5 और 42.5 प्रतिशत के बीच, फ्लैकिनेस इंडेक्स 37.3 और 43.8 प्रतिशत के बीच, डब्ल्यूएमएम में 32.4 और 42.5 प्रतिशत के बीच, और क्रमशः 39 और 43.2 प्रतिशत था। उपरोक्त अधिकतम अनुमेय सीमाओं से अधिक है, यह दर्शाता है कि सीआरएम और डब्ल्यूएमएम के निर्माण में उपयोग किए जाने वाले कोर्स एग्रीगेट अनियमित आकार और खराब गुणवत्ता के थे। ₹ 1.45 करोड़ <sup>57</sup> मूल्य की सीआरएम (7,343.70 घन मीटर) और डब्ल्यूएमएम (6,979.31 घन मीटर) की परतें वाहनों के भार के कारण संभवतः क्षतिग्रस्त हो सकती हैं।	निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने अनियमितता स्वीकार की। विभाग ने आश्वासन दिया कि ऐसी त्रुटियों को रोकने के लिए विभागीय कर्मचारियों को प्रशिक्षित करने के लिए व्यापक प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किया जा रहा है। <b>खंडन:</b> शासन इस मामले पर विचार कर रही है।
सीमेंट कंक्रीट कार्य	आईआरसी:एसपी:49-2014 के खंड 7.2 और 7.8 के अनुसार, पीक्यूसी को डीएलसी निर्माण के सात दिनों के बाद ही बिछाया जाना चाहिए और इस अवधि के दौरान निरंतर क्योरिंग की जानी चाहिए।	लेखापरीक्षा ने पाया (अगस्त 2023-जनवरी 2024) कि चार संभागों में सात कार्यों में पीक्यूसी समय से पहले बिछाई गई थी, जो विनिर्देशों का उल्लंघन था। परिणामस्वरूप, ₹ 12.01 करोड़ (परिशिष्ट 3.10) मूल्य के डीएलसी और पीक्यूसी कार्य अपर्याप्त क्योरिंग के कारण शीघ्र क्षतिग्रस्त हो सकती हैं।	कार्यालय कार्यपालन यंत्री पीडब्ल्यूडी, शिवपुरी से संबंधित प्रकरण में शासन ने बताया (जून 2025) कि कर्मचारियों की कमी और काम की अधिकता के कारण, डीएलसी के निष्पादन की माप की तारीख वास्तविक तारीख से देरी से एमबी में दर्ज की गई थी। जबकि, कार्यपालन यंत्री पीडब्ल्यूडी, सिंगरौली से संबंधित प्रकरण में बताया गया कि एमबी प्रविष्टियां लिपिकीय त्रुटियां थीं। बाकी प्रकरण में शासन ने कोई टिप्पणी नहीं की। <b>खंडन:</b> उत्तर स्वीकार्य नहीं है। ऐसी त्रुटियाँ एमबी रिकॉर्ड की विश्वसनीयता को कमजोर करती हैं और विलंबित मापों और संबंधित भुगतानों की वैधता पर गंभीर चिंताएँ पैदा करती हैं, जिसके लिए आगे की जाँच ज़रूरी है।

<sup>55</sup> सीआरएम और डब्ल्यूएमएम निर्माण में एआईवी परीक्षण महत्वपूर्ण है क्योंकि यह प्रभाव के तहत एग्रीगेट के स्थायित्व, शक्ति और प्रदर्शन के बारे में जानकारी प्रदान करता है, जिससे सामग्री का चयन, गुणवत्ता नियंत्रण और दीर्घकालिक पेवमेंट प्रदर्शन प्रभावित होता है।

<sup>56</sup> ईआई परीक्षण सीआरएम और डब्ल्यूएमएम निर्माण में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं क्योंकि ये इन निर्माण में प्रयुक्त एग्रीगेट की गुणवत्ता, कार्यशीलता, स्थायित्व और दीर्घकालिक प्रदर्शन सुनिश्चित करते हैं। ये परीक्षण निर्माण मानकों को बनाए रखने और टिकाऊ बुनियादी ढाँचे के विकास को प्राप्त करने में मदद करते हैं।

<sup>57</sup> ₹ 69,69,171 (सीआरएम) + ₹ 88,00,910 (डब्ल्यूएमएम) – 17.77 प्रतिशत (टेंडर प्रीमियम) + 12 प्रतिशत (जीएसटी)

निष्पादन का प्रकार	नियम	विचलन	विभाग की प्रतिक्रिया
डिजाइन मिक्स से विचलन	आईएस:456-2000 के अनुसार, कंक्रीट डिजाइन मिक्स <sup>58</sup> से तात्पर्य उपयुक्त सामग्रियों का चयन करने और उनके अनुपात निर्धारित करने की प्रक्रिया से है, ताकि कंक्रीट का उत्पादन किया जा सके जो विशिष्ट शक्ति, स्थायित्व और कार्यशीलता आवश्यकताओं को पूरा करता हो।	लोक निर्माण विभाग (भवन एवं सड़क) संभाग, रतलाम के अंतर्गत "भेसोला से करौंदी नागदा मार्ग" के निर्माण कार्य में, एम-30 कंक्रीट और डीएलसी के मिक्स डिजाइन को ओपीसी-43 सीमेंट के साथ अनुमोदित किया गया था। हालाँकि, निर्माण कार्य के दौरान निर्दिष्ट ओपीसी के बजाय पीपीसी का उपयोग किया गया। डिजाइन मिक्स में संशोधन किए बिना विचलन की अनुमति दी गई। परिणामस्वरूप, ₹ 66.87 लाख मूल्य के 550.591 घन मीटर डीएलसी और 1,237.813 घन मीटर एम-30 कंक्रीट का निर्माण स्वीकृत विनिर्देशों का पालन किए बिना किया गया।	इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई। तथापि, कार्यपालन यंत्री ने बताया (दिसंबर 2023) कि ठेकेदार द्वारा प्रस्तुत संशोधित मिक्स डिजाइन पीपीसी का उपयोग करके कार्य के वास्तविक निष्पादन की आवश्यकता के अनुसार था, जिसे लेखापरीक्षा को दिखाया गया था। <b>खंडन:</b> उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा को कोई संशोधित मिक्स डिजाइन नहीं दिखाया गया था। इसके अलावा, सस्ते उत्पाद पीपीसी <sup>59</sup> के उपयोग की स्थिति में, डीएलसी और पीक्यूसी की दरें फ्लाइं ऐश वाली मद के अनुसार विनियमित की जानी चाहिए थीं, जो नहीं किया गया।

#### अवमानक बिटुमिनस कार्य

डब्ल्यूएमएम और प्राइम कोट का अवमानक निष्पादन	आईआरसी:109-2015 के खंड 4.7 के अनुसार, प्राइमिंग से 24 घंटे पहले डब्ल्यूएमएम परत सूखनी चाहिए। प्राइमिंग का उद्देश्य सतह के छिद्रों को बंद करना, ढीले कणों को बाँधना, केपिलरी वॉइड को ब्लॉक करना और आधार परत को जलरोधी बनाना है।	लेखापरीक्षा ने (मई 2023 और मार्च 2024 के बीच) नौ संभागों के 16 सड़क निर्माण कार्यों में पाया कि ठेकेदारों ने एक ही दिन में समान चनेज में डब्ल्यूएमएम की सतह पर प्राइम कोट लगाया था। इस प्रकार, ₹ 2.31 करोड़ मूल्य के 17,898.08 घन मीटर डब्ल्यूएमएम का निर्माण विनिर्देशों (परिशिष्ट 3.11) के अनुरूप किए बिना किया गया, जिससे सतह समय से पहले ही खराब हो सकती है।	शासन ने (जून 2025) बताया कि प्राइम कोट अगले दिन ही लगाया गया था जब यह सुनिश्चित हो गया था कि डब्ल्यूएमएम परत सूख गई है। डब्ल्यूएमएम की माप प्राइम कोट लगाने के दिन उसके सूखने के बाद ली गई थी। <b>खंडन:</b> उत्तर संदिग्ध मापों की ओर संकेत करते हैं जिनकी जांच की आवश्यकता है।
--	--	--	--

<sup>58</sup> कंक्रीट मिक्स के प्रमुख घटक:

- सीमेंट: एक बाइंडर के रूप में कार्य करता है और पानी के साथ मिश्रित होने पर ताकत प्रदान करता है।
- पानी: सीमेंट को हाइड्रेट करता है और सेटिंग के लिए रासायनिक प्रतिक्रिया शुरू करता है।
- एग्रीगेट्स: महीन (रेत) और दानेदार (ग्रेवल, क्रश स्टोन) एग्रीगेट शामिल हैं, जो मिश्रण को बल्क प्रदान करते हैं।
- ऐड्मिक्चर: रसायन जो कार्यशीलता, सेटिंग समय, या स्थायित्व जैसे गुणों को संशोधित करने के लिए जोड़े गए।

<sup>59</sup> पीपीसी सीमेंट में न्यूनतम 20 प्रतिशत फ्लाइं ऐश शामिल किया गया।

निष्पादन का प्रकार	नियम	विचलन	विभाग की प्रतिक्रिया
प्राइम कोट और टैक कोट का अवमानक निष्पादन		लेखापरीक्षा ने पाया (जुलाई 2023-जनवरी 2024) कि पाँच संभागों (परिशिष्ट 3.12) में नौ सड़क निर्माण कार्यों में, टैक कोट, ओजीपीसी और सील कोट को प्राइम कोट के ऊपर एक ही दिन में, ठीक से सूखने दिए बिना, बिछा दिया गया। इससे बिटुमिनस सतह पर समय से पहले फिसलन या क्षति हो सकती है।	शासन ने (जून 2025) बताया कि टैक कोट अगले दिन ही लगाया गया था जब यह सुनिश्चित हो गया था कि प्राइम कोट परत सूख गई है। प्राइम कोट की मापें तभी दर्ज की गईं जब वह सूख गईं। इसलिए, प्राइम कोट की मापें उसी दिन ली गईं जिस दिन टैक कोट लगाया गया था। <b>खंडन:</b> उत्तर संदिग्ध मापों की ओर संकेत करते हैं जिनकी जांच की आवश्यकता है।

### 3.2.9 उप-ठेकेदार द्वारा कार्य का अनधिकृत निष्पादन

अनुबंध के खंड 4.4 के अनुसार, ठेकेदार को निर्माण पर्यवेक्षण परामर्शदाता (सीएससी) की पूर्व सहमति से पैकेज के कुल कार्य का अधिकतम 50 प्रतिशत उप-ठेके पर देने का अधिकार था। सहमति के अभाव में, खंड 15.2 के अनुसार विभाग द्वारा अनुबंध समाप्त किया जा सकता था। उप-ठेका देने से पहले उप-ठेकेदारों की बोली क्षमता का आकलन उनके न्यूनतम सड़क निर्माण अनुभव<sup>60</sup> और पिछले तीन वर्षों के औसत कारोबार के आधार पर किया जाना था।

लेखापरीक्षा ने रतलाम संभाग के एनडीबी पैकेज क्रमांक 3 में पाया (जून 2024) कि ठेकेदार ने ₹ 35.73 करोड़ मूल्य के 49.49 प्रतिशत कार्य को उप-ठेके पर दे दिया (23 मार्च 2022)।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि उप-ठेकेदार ने मार्च 2022 और मार्च 2023 के लिए आईपीसी में दर्शाई गई मात्रा से अधिक मात्रा में कार्य निष्पादित किया, जैसा कि नीचे दिखाया गया है:

**तालिका 3.5: उप-ठेके से पहले और बाद में निष्पादन की मात्रा का विवरण**

मद	आईपीसी		उप-ठेकेदार द्वारा निष्पादित अधिकतम मात्रा	उप-ठेकेदार द्वारा 03/2023 तक निष्पादित मात्राएँ दर्शाई गईं	अंतर	दर	उस कार्य का मूल्य जिसका निष्पादन अनधिकृत था
	12 (03/2022)	22 (03/2023)		ड			
क	ख	ग	घ = ग - ख	ड	च = घ - ड		
अर्थवर्क उत्खनन	1,61,053	3,04,230	1,43,177	1,83,056.21	-	60	-23,92,753
बारो पिट्स से एम्बेकमेंट निर्माण	2,25,408	3,53,255	1,27,847	2,21,951.09	-	111	-1,04,45,554
रोडसाइड कटिंग से एम्बेकमेंट निर्माण	60,202	1,23,887	63,685	1,10,561.49	-	46	-21,56,319
सीआरएम	38,695	1,05,653	66,958	83,358.49	-	854	-1,40,06,019
डब्ल्यूएमएम	12,589	69,697	57,108	59,898.79	-2,790.79	1,061	-29,61,028
						<b>कुल</b>	<b>-3,19,61,673</b>

(स्रोत: मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग के रिकॉर्ड)

<sup>60</sup> पिछले पांच वर्षों में किए गए एकल सड़क परियोजना का अधिकतम मूल्य।

निष्पादित मात्रा और उप-ठेकेदार के कार्य प्रमाणपत्र में उपलब्ध मात्रा में अंतर यह दर्शाता है कि उप-ठेकेदार मार्च 2022 में उप-ठेका दिए जाने से पहले ही अतिरिक्त कार्य निष्पादित कर रहा था। इसलिए, उप-ठेकेदार द्वारा निष्पादित दिखाया गया ₹ 3.20 करोड़ मूल्य का कार्य, उप-ठेकेदार द्वारा लीगल डिप्लॉयमेंट तिथि, अर्थात् 23 मार्च 2022 से पहले अनियमित रूप से निष्पादित किया गया था। इस प्रकार, ठेकेदार ने अनुबंध के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए 50 प्रतिशत से अधिक कार्य को उप-ठेके पर दे दिया।

इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई। तथापि, उत्तर में, एनडीबी परियोजना के निदेशक ने बताया कि उप-ठेकेदार द्वारा मार्च 2023 तक निष्पादित मात्राओं को गलती से आईपीसी-22 तक की अद्यतन मात्रा मान लिया गया था। यह एक अनजाने में हुई गलती थी। निष्पादित मात्राएँ सटीक हैं और वास्तव में किए गए कार्य पर आधारित हैं।

उत्तर तथ्यात्मक रूप से गलत है। हालाँकि निदेशक इन विसंगतियों के लिए मार्च 2023 तक की अनजाने में हुई रिपोर्टिंग त्रुटियों को जिम्मेदार ठहरा रहे हैं, लेकिन यह बताना जरूरी है कि ये गलतियाँ प्रतिवेदन की गई मात्राओं की विश्वसनीयता से समझौता करती हैं, जिसके लिए विभाग द्वारा आगे की जाँच और सुधार आवश्यक है।

### 3.2.10 अपीलों पर अनियमित विचार

देरी के लिए मुआवजे से संबंधित जीसीसी के खंड 15 में ठेकेदार द्वारा परियोजना की समय-सीमा और निर्धारित लक्ष्यों का कड़ाई से पालन अनिवार्य किया गया है। उप-खंड 5.3 के अनुसार, यदि कार्यों के निष्पादन के लिए अनुबंध डेटा में लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं, तो ठेकेदार को उनका कड़ाई से पालन सुनिश्चित करना होगा। यदि ठेकेदार समय-सीमा और/या निर्धारित लक्ष्यों का पालन करने में विफल रहता है, तो उसे अनुबंध डेटा में निर्धारित क्षतिपूर्क शास्ति देनी होगी।

यदि अनुबंध खंड 27.2 या 27.3 के अंतर्गत समाप्त किया जाता है, तो सिक्वोरिटी डिपॉजिट / परफॉरमेंस सिक्वोरिटी डिपॉजिट राशि जब्त हो जाएगी और शेष कार्य का 20 प्रतिशत वसूलने का दायित्व भी। विवादों को अनुबंध डेटा में परिभाषित सक्षम प्राधिकारी के समक्ष, उनके घटित होने के 45 दिनों के भीतर पूर्ण विवरण और आधार के साथ लिखित रूप में उठाया जाना चाहिए; अन्यथा, जीसीसी के खंड 12 के अनुसार उन पर विचार नहीं किया जाएगा। जीसीसी के खंड 12.4 में प्रावधान है कि सक्षम प्राधिकारी के आदेश के विरुद्ध अपील अनुबंध डेटा में परिभाषित अपीलीय प्राधिकारी के समक्ष 30 दिनों के भीतर की जा सकती है। अपीलीय प्राधिकारी 45 दिनों के भीतर विवाद का निपटारा करेगा।

लेखापरीक्षा ने (जनवरी 2024 और फरवरी 2024 के बीच) तीन संभागों<sup>61</sup> के पांच सड़क कार्यों में देखा कि कार्यपालन यंत्र ने असामान्य देरी और ठेकेदारों के काम करने की स्पष्ट अनिच्छा के कारण समझौते के खंड 27.3<sup>62</sup> के तहत अनुबंधों को समाप्त कर दिया। एक प्रकरण में, मुख्य अभियंता ने ठेकेदार का पंजीकरण भी रद्द कर दिया था। चूंकि ठेकेदारों ने उद्देश्य के लिए निर्धारित अवधि की समाप्ति से कई दिनों (63 दिनों और 297 दिनों के बीच) की समाप्ति के बाद सभी प्रकरण में संबंधित अपीलीय अधिकारियों से संपर्क किया था, इसलिए उनके अनुरोधों को तुरंत खारिज कर दिया जाना था। संबंधित अधिकारियों ने हालांकि, न केवल अनुरोधों को स्वीकार किया बल्कि समाप्ति के मूल आदेश (खंड 27.3 के तहत) को अनुबंध की समय पूर्व समाप्ति (फोरक्लोसर)(खंड 27.4<sup>63</sup> के तहत) में संशोधित/निरस्त भी कर दिया। इस प्रकार, ठेकेदारों

<sup>61</sup> लोक निर्माण विभाग, संधारण संभाग II, भोपाल, लोक निर्माण विभाग, संभाग बुरहानपुर और लोक निर्माण विभाग, संभाग ग्वालियर।

<sup>62</sup> प्रभारी अभियंता ठेकेदार को 14 दिन का नोटिस देकर अनुबंध समाप्त कर सकता है तथा ठेकेदार को साइट से निष्कासित कर सकता है।

<sup>63</sup> प्रभारी अभियंता सुविधानुसार ठेकेदार को नोटिस देकर अनुबंध समाप्त कर सकता है।

को ₹ 11.54 करोड़ की निर्धारित जब्ती/वसूली के विरुद्ध सुरक्षा प्रदान की गई, जैसा कि नीचे तालिका 3.6 में विस्तृत रूप से दर्शाया गया है:

**तालिका 3.6: मुख्य अभियंता और प्रमुख अभियंता द्वारा अनियमित अपील का विवरण**

संभाग का नाम	सड़क का नाम	27.3 के तहत समाप्ति की तिथि/ ब्लैकलिस्टिंग	ठेकेदार द्वारा अपील की तिथि	ठेकेदार द्वारा अपील में देरी	खंड 27.4/ निरसन के अंतर्गत फॉक्लोशर के आदेश की तिथि	खंड 28.2 के अंतर्गत निर्धारित जब्ती/वसूली (₹ लाख में)
भोपाल	कलियासोत डैम से न्यू बाईपास तक 11 मील (12.10 किलोमीटर) सड़क निर्माण (पुराना समझौता) (30/2018-19)	14-11-2019	03-09-2020	297 दिन	10-02-2021	सिक्वोरिटी डिपाजिट 9.41 शेष कार्य का 20 प्रतिशत 773.93 परफॉरमेंस गारंटी 188.30
		20-05-2020	24-08-2020	96 दिन	12-01-2023	सिक्वोरिटी डिपाजिट 10.84 शेष कार्य का 20 प्रतिशत 56.59 परफॉरमेंस गारंटी 28.27
बुरहानपुर	सिंगोट मोरधाड, गंधवा से पाडलिया रोड किलोमीटर 22/2 से 31/4 का सुदृढीकरण (16/डीएल/2018-19)	07-03-2020	05-06-2020	90 दिन	29-06-2020 को सीई ने 31.12.2020 तक समय विस्तार दिया	सिक्वोरिटी डिपाजिट 3.84 शेष कार्य का 20 प्रतिशत 31.93 परफॉरमेंस गारंटी 11.6
		03-03-2020	05-05-2020 सीई से 20-06-2020 सीई से	63 दिन 109 दिन	22-06-2020	क्षतिपूरक शास्ति 39.18
ग्वालियर	बीहट से अरोरा गुंधरा जकाहारा सुपावली-बिल्हेटी पारसेन बहादुरपुर मालनपुर सड़क का निर्माण लंबाई 40 किलोमीटर (98/एसएसी/2018-19)	05-03-2020	05-10-2020	214 दिन	05-12-2020	ठेकेदार को 05-03-2020 को ब्लैकलिस्ट किया गया था और 05-10-2020 की अपील के खिलाफ 05-12-2020 को उसकी ब्लैकलिस्टिंग रद्द कर दी गई थी।

(स्रोत: एमपी पीडब्ल्यूडी के रिकॉर्ड)

इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई। तथापि, उत्तर में, कार्यपालन यंत्री ने (अगस्त 2023 और फरवरी 2024 के बीच) बताया कि ठेकेदारों और विभागीय कर्मियों की अपील सुनने के बाद, मामले के गुण-दोषों पर उचित विचार करने के बाद सक्षम प्राधिकारी द्वारा अंतिम कार्रवाई की गई थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अपील निर्धारित 45 दिनों की समय सीमा के बाद प्रस्तुत की गई थी।

### 3.2.11 मूल्य वृद्धि

मूल्य समायोजन अनुबंध अवधि के दौरान सामग्री, श्रम या अन्य इनपुट जैसे घटकों की लागत में उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए अनुबंध मूल्य में परिवर्तन की अनुमति देता है।

#### 3.2.11.1 ब्लैकलिस्ट में डाले गए ठेकेदार को मूल्य वृद्धि का अनियमित भुगतान

पीसीसी के खंड 13.10 के अनुसार, यदि ठेकेदार द्वारा वहन की गई कोई भी लागत ठेकेदार की चूक या लापरवाही के कारण है, तो मूल्य समायोजन की अनुमति नहीं दी जाएगी।

एनडीबी पैकेज 05 के अभिलेखों की जांच के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया (अप्रैल 2023) कि ठेकेदार (मेसर्स आशीष इंफ्राकॉन प्राइवेट लिमिटेड जेवी - मेसर्स एनसीसी इंफ्रास्पेस प्राइवेट लिमिटेड) ने परियोजना के लक्ष्यों को पूरा नहीं किया, जैसा कि नीचे तालिका 3.7 में दिखाया गया है:

**तालिका 3.7: निर्धारित लक्ष्य के अनुसार कार्य की वित्तीय प्रगति**

क्र. सं.	समय सीमा	लक्षित वित्तीय प्रगति	वित्तीय प्रगति हासिल की
1	निर्धारित समय का 50 प्रतिशत (08-03-2020)	30 प्रतिशत	2.55 प्रतिशत
2	निर्धारित समय का 70 प्रतिशत (01-08-2020)	50 प्रतिशत	4.39 प्रतिशत
3	निर्धारित समय का 100 प्रतिशत (08-03-2021)	100 प्रतिशत	17.00 प्रतिशत

(स्रोत: एमपी पीडब्ल्यूडी के रिकॉर्ड)

ध्यान में आए मुद्दों पर नीचे चर्चा की गई है।

<b>मूल्य वृद्धि का अनियमित भुगतान</b>	निर्धारित पूर्णता अवधि (08 मार्च 2021) से तीन वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बावजूद केवल 56.61 प्रतिशत (34वीं आईपीसी के अनुसार) ही प्राप्त किया जा सका। अत्यधिक एवं अनुचित विलंब के कारण, विभाग ने ठेकेदार को मार्च 2023 में ब्लैकलिस्ट में डाल दिया। हालांकि, ब्लैकलिस्ट में डाले जाने के बावजूद, विभाग ने 04 अक्टूबर 2024 तक तीन बार समय विस्तार (जून 2023, अप्रैल 2024 और अक्टूबर 2024) प्रदान किया।  ब्लैकलिस्ट में डाले गए ठेकेदार को समय विस्तार देने के लिए विभाग की अनियमित कार्यवाही के परिणामस्वरूप ₹ 26.50 करोड़ की मूल्य वृद्धि का अनियमित दावा हुआ, जिसे स्वीकृत किया गया और भुगतान किया गया, जिसके परिणामस्वरूप ठेकेदार को अनुचित भुगतान और अनुचित लाभ हुआ।
<b>प्राइस इन्डेक्स को गलत तरीके से एक्स-पोस्ट फ्रीज करना</b>	मूल्य समायोजन की गणना 31 दिसंबर 2022 के इन्डेक्स के आधार पर की गई थी। यह अप्रैल 2024 में एक्स-पोस्ट फैक्टो आधार पर किया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि बिटुमेन की कीमत में दिसंबर 2022 <sup>64</sup> के बाद गिरावट का रुख दिखा और इसलिए 31 दिसंबर 2022 को सूचकांकों को फ्रीज करने का निर्णय पक्षपातपूर्ण था और संभवतः ठेकेदार को लाभ पहुंचाने के लिए लिया गया था क्योंकि मूल्य समायोजन, यदि बाद के सूचकांकों के आधार पर लिया जाता, तो बहुत कम <sup>65</sup> होता।  निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में, शासन ने बताया कि सूचकांकों को फ्रीज करने के बाद भी, यदि सूचकांकों में गिरावट आती है, तो अंतिम भुगतान के दौरान नकारात्मक वृद्धि का हिसाब लगाया जाता है।

<sup>64</sup> दिसंबर 2022 में आईओसीएल की बिटुमेन की दर ₹ 50,002/एमटी थी और फरवरी 2024 में यह घटकर ₹ 39,887/एमटी हो गई।

<sup>65</sup> वास्तविक मूल्य समायोजन कई घटकों पर निर्भर करता है और इसलिए अतिरिक्त मूल्य की गणना नहीं की जा सकती।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि विभाग ने ठेकेदार को अत्यधिक और अनुचित देरी के कारण ब्लैकलिस्ट में डाल दिया था (24 मार्च 2023)। इसलिए 3 अक्टूबर 2024 तक का समय विस्तार (जीसीसी/पीसीसी<sup>66</sup> की खंड 8.4 के तहत) अनियमित था, जिसके परिणामस्वरूप मूल्य समायोजन का भुगतान अनियमित रहा। इसके लिए एनडीबी के निदेशक को जाँच करनी चाहिए और जिम्मेदारी तय की जानी चाहिए।

### 3.2.11.2 जीसीसी के खंड 8.7 के बजाय खंड 8.4 के तहत अनियमित ईओटी

जीसीसी/पीसीसी के खंड 8.7 के अंतर्गत (ठेकेदार की गलती के कारण) दी गई अवधि विस्तारण मूल्य समायोजन के लिए पात्र नहीं हैं और ऐसे सभी प्रकरण में, नियोक्ता को क्षतिपूरक शास्ति लगाने का अधिकार है।

(क) लेखापरीक्षा ने नर्मदापुरम में (जुलाई 2023) पाया कि एनडीबी पैकेज संख्या 14 का कार्य 10 जून 2019 को प्रारंभ हुआ था, जिसकी समाप्ति तिथि 09 जून 2021 निर्धारित थी, परंतु निर्धारित तिथि (जून 2023) से दो वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी कार्य अधूरा रहा। समिति (निदेशक, एनडीबी की अध्यक्षता में) ने ठेकेदार को मूल्य समायोजन के लिए कोई राहत दिए बिना 15 मार्च 2023 तक की ईओटी को मंजूरी दे दी (29 अगस्त 2022), जिससे यह संकेत मिलता है कि जीसीसी के खंड 8.7 के तहत ईओटी प्रदान किया गया था।

हालाँकि, एनडीबी के निदेशक ने (30 अगस्त 2022) समिति की सिफारिशों का उल्लंघन करते हुए, अनुबंध के जीसीसी के खंड 8.4 के तहत 30 अप्रैल 2023 तक ईओटी प्रदान किया। जीसीसी के खंड 8.4 के तहत ईओटी की अनुमति देने में एनडीबी के निदेशक की अनियमित कार्रवाई ने ठेकेदार को विस्तारित अवधि के लिए ₹ 4.53 करोड़<sup>67</sup> के मूल्य समायोजन का दावा करने की अनुमति दी, जिसे स्वीकृत किया गया और उसे भुगतान किया गया, जिसके परिणामस्वरूप सरकारी खजाने को उस सीमा तक नुकसान हुआ।

उत्तर में, शासन ने बताया (जून 2025) कि अनुबंध के जीसीसी और पीसीसी के उप-खंड 8.7 के तहत ईओटी (08 अक्टूबर 2022 से 30 अप्रैल 2023 तक) जो नियोक्ता के पास क्षतिपूरक शास्ति की वसूली का अधिकार सुरक्षित रखता है लेकिन स्वचालित रूप से वृद्धि भुगतान को अस्वीकार नहीं करता है।

उत्तर स्वतः स्पष्ट है। जीसीसी और पीसीसी के खंड 8.7 के तहत ईओटी का अनुदान, नियोक्ता के क्षतिपूरक शास्ति लगाने के अधिकार को बरकरार रखते हुए, स्पष्ट रूप से ठेकेदार की डिफ़ॉल्ट को इंगित करता है। इसलिए, मूल्य समायोजन का भुगतान अनियमित था और इसके परिणामस्वरूप सरकारी खजाने को नुकसान हुआ। स्पष्ट अनुबंध प्रावधानों के बावजूद ऐसे अस्वीकार्य दावों को अनुमति देने के लिए एनडीबी परियोजना के निदेशक की भी जिम्मेदारी बनती है।

(ख) लेखापरीक्षा में (जून 2024) दो संभागों में निम्नलिखित पाया गया:

संभाग	अनुबंध विवरण	अवलोकन
एनडीबी पैकेज - 03, रतलाम संभाग	अनुबंध की तिथि: <b>30 अगस्त 2019</b> निर्धारित समापन तिथि: <b>23 अप्रैल 2021</b>	एनडीबी के निदेशक ने (नवंबर 2022) 15 जनवरी 2023 तक के लिए एक ईओटी स्वीकृत किया, जिसमें यह शर्त रखी गई थी कि ठेकेदार को एक वचनबद्धता प्रस्तुत करनी होगी, जिसमें इस संबंध में कोई भी दावा न करने की बात कही गई थी, जिससे ईओटी को जीसीसी के खंड 8.7 के तहत स्वीकृत माना जाएगा। हालाँकि, ईओटी के लिए, नवंबर 2022 के आदेश का उल्लंघन करते हुए ₹ 4.14 करोड़ का मूल्य समायोजन स्वीकृत किया गया, जिसके परिणामस्वरूप उस सीमा तक अधिक भुगतान हुआ।

<sup>66</sup> पीसीसी/जीसीसी के खंड 8.4 के अंतर्गत दिए गए विस्तार, विलंब को वैध मानते हुए, मूल्य समायोजन के लिए पात्र हैं।

<sup>67</sup> ₹ 12,96,76,566 - ₹ 8,43,04,632

संभाग	अनुबंध विवरण	अवलोकन
एनडीबी पैकेज - 10, शिवपुरी संभाग	अनुबंध की तिथि: <b>20 दिसम्बर 2018</b> निर्धारित समापन तिथि: <b>14 जनवरी 2021</b>	एनडीबी के निदेशक ने (अक्टूबर 2021) 31 जनवरी 2022 तक के लिए एक ईओटी स्वीकृत किया, जिसमें यह शर्त रखी गई थी कि ठेकेदार को एक वचनबद्धता प्रस्तुत करनी होगी, जिसमें इस संबंध में कोई भी दावा न करने की बात कही गई थी, जिससे ईओटी को जीसीसी के खंड 8.7 के तहत स्वीकृत माना जाएगा। हालाँकि, ईओटी के लिए, अक्टूबर 2021 के आदेश का उल्लंघन करते हुए ₹ 9.52 करोड़ का मूल्य समायोजन प्रदान किया गया, जिसके परिणामस्वरूप उस सीमा तक अधिक भुगतान हुआ।

जीससी की खंड 8.7 के बजाय खंड 8.4 के तहत ईओटी के अनियमित ट्रीटमेंट के परिणामस्वरूप ₹ 13.66 करोड़ का अतिरिक्त/अनुचित भुगतान हुआ।

उत्तर में शासन ने बताया (जून 2025) कि कई अनियंत्रित घटनाओं के कारण देरी हुई, जैसे राज्य विधानसभा चुनाव, कार्य के दायरे में भिन्नता, एनडीबी खाते में धन की अनुपलब्धता आदि।

उत्तर तथ्यात्मक रूप से गलत है क्योंकि ठेकेदार को ईओटी प्रदान करते समय, निदेशक ने स्पष्ट रूप से कहा था कि ईओटी अवधि के दौरान कोई भी दावा स्वीकार नहीं किया जाएगा, जिससे यह संकेत मिलता है कि देरी ठेकेदारों के कारण हुई, विभाग के कारण नहीं। इसके अलावा, विभाग ने निर्धारित लक्ष्यों को प्राप्त करने में हुई देरी के कारण, विस्तारित अवधि के दौरान परामर्शदाता (रतलाम संभाग के मामले में) को किए गए अतिरिक्त व्यय की वसूली भी ठेकेदार से की, जिससे यह तथ्य और पुष्ट होता है कि देरी ठेकेदार के कारण हुई।

### 3.2.11.3 समाप्ति की तिथि के बाद मूल्य वृद्धि का अविवेकपूर्ण भुगतान

लोक निर्माण विभाग (भवन एवं सड़क) संभाग, नर्मदापुरम में लेखापरीक्षा में पाया गया (जुलाई 2023) कि ठेकेदार निर्धारित समय सीमा (जून 2018 तक) तक बनखेड़ी-उमरधा मार्ग (सीआरएफ) का केवल 15 प्रतिशत कार्य ही पूरा कर सका। कार्य की प्रगति में तेजी लाने के लिए कई दंडात्मक नोटिस प्राप्त करने के बावजूद, ठेकेदार प्रगति में सुधार लाने में विफल रहा। परिणामस्वरूप, मुख्य अभियंता, भोपाल ने अनुबंध समाप्त कर दिया (05 अक्टूबर 2019) और ठेकेदार को ब्लैकलिस्ट में डाल दिया (10 मार्च 2017)।

इसके बाद, ठेकेदार ने 30 जनवरी 2020 को प्रमुख अभियंता के समक्ष अपील की और 22 महीनों के भीतर काम पूरा करने का वचन दिया। प्रमुख अभियंता के निर्देशों के आधार पर, मुख्य अभियंता ने प्रकरण की समीक्षा की और 18 महीने (02 जून 2021 तक) की समय सीमा के साथ अनुबंध को बहाल कर दिया।

चूँकि ठेकेदार को उसकी वजह से हुई देरी के लिए ब्लैकलिस्ट में डाल दिया गया था, इसलिए ईओटी के दौरान मूल्य समायोजन का दावा अयोग्य था। हालाँकि, ठेकेदार ने ₹ 5.76 करोड़ के मूल्य समायोजन का दावा किया, जिसका भुगतान उसे किया गया, जिसके परिणामस्वरूप उस सीमा तक अतिरिक्त भुगतान और अनुचित लाभ हुआ।

इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई। तथापि, उत्तर में मुख्य अभियंता, भोपाल ने बताया (जुलाई 2023) कि निर्धारित पूर्णता अवधि के बाद मूल्य में हुए अंतर का भुगतान ठेकेदार को अंतिम ईओटी के अनुमोदन तक मध्यवर्ती भुगतान के रूप में किया गया था। इसे अंततः संपूर्ण कार्य पूरा होने पर समायोजित कर दिया गया।

उत्तर भ्रामक है, क्योंकि मुख्य अभियंता ने स्वयं समीक्षा के आधार पर ठेकेदार को अंतिम ईओटी प्रदान की थी और चूँकि देरी ठेकेदार के कारण हुई थी, इसलिए मूल्य समायोजन के लिए कोई भी अधिक भुगतान अनियमित था।

### 3.2.11.4 गलत वेटेज अपनाने के कारण मूल्य समायोजन का अतिरिक्त भुगतान

मानक बोली दस्तावेजों (एसबीडी) पर आधारित अनुबंध के खंड 47 के अनुसार, प्रतिशत घटक पूरे अनुबंध के लिए मूल्य समायोजन को नियंत्रित करेंगे। इसके अलावा, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के जून 2014 के पत्र के अनुसार, यदि सीमेंट कंक्रीट सड़क का निर्माण किया जाता है, तो मूल्य समायोजन की गणना के लिए बिटुमेन घटक को अलग से नहीं लिया जाना चाहिए, बल्कि इसे "अन्य सामग्री" घटक के अंतर्गत जोड़ा जाना चाहिए। घटक-वार वेटेज नीचे तालिका 3.8 में दर्शाया गया है:

**तालिका 3.8: मूल्य समायोजन के लिए प्रतिशत घटकों को दर्शाने वाला विवरण**

घटक	वेटेज प्रतिशत में	
	बिटुमिनस सड़क	सीसी सड़क
सीमेंट	5	5
इस्पात	5	5
पेट्रोल, तेल और स्नेहक	5	5
संयंत्र और मशीनरी	5	5
बिटुमेन	10	0
श्रम	25	25
अन्य सामग्री	45	55
<b>कुल</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

(स्रोत: एमपी पीडब्ल्यूडी के रिकॉर्ड)

लेखापरीक्षा ने पाया (जून 2023 से अक्टूबर 2023 तक) कि दो संभागों<sup>68</sup> में सीमेंट कंक्रीट सड़कों के दो कार्यों में बिटुमेन को "अन्य सामग्रियों" में शामिल करने के बजाय "बिटुमेन घटक" (10 प्रतिशत) में अलग से शामिल किया गया था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 1.41 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान हुआ, जैसा कि परिशिष्ट 3.13 में विस्तृत है।

उत्तर में शासन ने तथ्य को स्वीकार किया और कार्यपालन यंत्री पीडब्ल्यूडी, सतना से संबंध प्रकरण के बारे में बताया (जून 2025) कि ठेकेदार को एक पत्र जारी किया गया है जिसमें उन्हें अतिरिक्त मूल्य समायोजन भुगतान वापस करने का निर्देश दिया गया है। आगे यह भी उल्लेख किया गया था कि स्वैच्छिक रूप से जमा करने में विफल होने पर, राशि ठेकेदार को देय राशि से वसूल की जाएगी। कार्यपालन यंत्री पीडब्ल्यूडी, नर्मदापुरम से संबंधित प्रकरण के संबंध में कोई विशेष उत्तर नहीं दिया गया। हालाँकि, मुख्य अभियंता, भोपाल ने बताया कि सीआरएफ के अंतर्गत निष्पादित कार्य के लिए एसबीडी पर कार्य आवंटित करते समय 100 प्रतिशत घटक पर मूल्य भिन्नता का भुगतान किया जाना आवश्यक होना चाहिए, भले ही कार्य के मदों के घटक निष्पादित हुए हों या नहीं। हालाँकि, पीक्यूसी सड़क में बिटुमिन का भुगतान नहीं किया गया। कार्यपालन यंत्री, सतना ने इस अवलोकन पर कोई विशेष टिप्पणी नहीं की।

शासन की ओर से आवश्यक कार्रवाई अभी भी प्रतीक्षित है (जुलाई 2025)। मुख्य अभियंता का उत्तर तथ्यात्मक रूप से गलत है। 100 प्रतिशत घटकों को कवर करने के लिए बिटुमेन घटक के वेटेज को 'अन्य सामग्री' में माना जाना चाहिए था, जो नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप उस सीमा तक अतिरिक्त भुगतान हुआ।

<sup>68</sup> पीडब्ल्यूडी (बी एंड आर) संभाग, सतना और पीडब्ल्यूडी (बी एंड आर) संभाग, नर्मदापुरम।

### 3.2.11.5 डीजल घटक के लिए मूल्य समायोजन का अतिरिक्त भुगतान

अनुबंध की शर्तों के अनुसार, मूल्य समायोजन की गणना के प्रयोजन के लिए, बोली खुलने की तिथि पर पीओएल (एचएसडी) की कीमत को ध्यान में रखा जाना चाहिए।

संभाग	लेखापरीक्षा अवलोकन
सिंगरौली संभाग में करथुआ- चितरंगी रोड	संभाग ने ठेकेदार को ₹ 2.30 करोड़ का मूल्य समायोजन भुगतान किया था, जिसमें पीओएल (एचएसडी) घटक के लिए ₹ 1.35 करोड़ का मूल्य समायोजन शामिल था (मई 2020 तक)। लेखापरीक्षा में पाया गया कि संभाग ने ₹ 57.41 प्रति लीटर (अगस्त 2016 <sup>69</sup> ) के बजाय ₹ 52.52 प्रति लीटर (अप्रैल 2016) की गलत आधार दर अपनाई थी। इसके परिणामस्वरूप ठेकेदार को ₹ 68.96 लाख <sup>70</sup> का अतिरिक्त भुगतान हुआ।
संभाग क्रमांक 2, जबलपुर में सीहोरा-गौराहा-खदरा रोड	संभाग ने ठेकेदार को ₹ 6.30 लाख का मूल्य समायोजन भुगतान किया था, जिसमें पीओएल (एचएसडी) घटक के लिए ₹ 5.43 लाख का मूल्य समायोजन शामिल था (अक्टूबर 2018 तक)। यह पाया गया कि संभाग ने ₹ 54.35 प्रति लीटर (24 मार्च 2016 <sup>71</sup> ) की दर के बजाय ₹ 52.35 प्रति लीटर (02 मार्च 2016) की गलत आधार दर अपनाई थी। इसके परिणामस्वरूप ठेकेदार को ₹ 4.63 लाख <sup>72</sup> का अतिरिक्त भुगतान हुआ।

इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई। तथापि, उत्तर में कार्यपालन यंत्री ने (दिसंबर 2023) बताया कि मूल्य समायोजन की पुनः गणना की जाएगी। यदि भुगतान में कोई विसंगति पाई जाती है, तो उसके अनुसार कार्रवाई की जाएगी।

इस संबंध में कार्रवाई प्रतीक्षित है (सितम्बर 2025)।

### 3.2.12 रॉयल्टी

#### 3.2.12.1 रॉयल्टी की कम कटौती

एसओआर के अनुसार, बिटुमिनस बेस और सरफेस कोर्स की प्रत्येक घन मीटर सघन मात्रा के लिए, लगभग 1.43 घन मीटर स्टेक मात्रा (लूस मात्रा) की आवश्यकता होगी। इसके अलावा, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के अध्याय चार के अनुसार, सीआरएम के लिए आवश्यक स्टेक मात्रा, सघन मात्रा के प्रत्येक एक घन मीटर के लिए लगभग 1.32 घन मीटर होनी चाहिए।

लेखापरीक्षा ने पाया (अप्रैल 2023 और मई 2024 के बीच) कि 15 संभागों के 82 सड़क कार्यों में, बिटुमिनस बेस/सीआरएम में सघनन के लिए 80,12,879 घन मीटर<sup>73</sup> लूस एग्रीगेट की आवश्यकता के विपरीत, विभाग ने 57,76,794 घन मीटर पर रॉयल्टी वसूल की। इसके परिणामस्वरूप 22,36,085 घन मीटर एग्रीगेट पर ₹ 22.35 करोड़ की रॉयल्टी की कम कटौती हुई।

निर्माण सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने बताया कि रॉयल्टी केवल कॉम्पैक्ट मात्रा/गड्ढे माप पर वसूली जाती है, वॉइड (void) पर नहीं। हालाँकि, विभाग इस बात पर सहमत हुआ कि मामले पर पुनर्विचार किया जाएगा और रॉयल्टी की कटौती में एकरूपता लाने के लिए एक परिपत्र जारी किया जाना चाहिए।

<sup>69</sup> बोली खुलने की तिथि।

<sup>70</sup> भुगतान की गई राशि ₹ 6,30,612, देय राशि ₹ 1,675,02

<sup>71</sup> बोली खुलने की तिथि।

<sup>72</sup> भुगतान की गई राशि ₹ 6,30,612, देय राशि ₹ 1,67,502

<sup>73</sup> बिटुमिनस बेस के लिए घन मीटर और सीआरएम के लिए घन मीटर की आवश्यकता होती है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि रॉयल्टी की कटौती एसओआर/एमओआरटीएच अधिसूचना में निर्धारित फार्मूले के आधार पर की जानी थी, जिसके लिए किसी अतिरिक्त सरकारी आदेश की आवश्यकता नहीं थी।

### 3.2.12.2 खनिज संसाधन विभाग से अदेयता प्रमाणपत्र के बिना अनियमित अंतिम भुगतान

खंड 25.2-कर के अनुबंध के अनुसार, अंतिम बिल का भुगतान खनिज विभाग से "अदेयता" प्रमाण पत्र प्रस्तुत करने के बाद ही किया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने (अप्रैल 2023 से फरवरी 2024 के बीच) नौ संभागों के 28 सड़क निर्माण कार्यों में पाया कि ₹ 389.33 करोड़ मूल्य के निर्माण कार्य ठेकेदारों से खनिज विभाग का रॉयल्टी क्लियरेंस प्रमाणपत्र/अदेयता प्रमाणपत्र (एनडीसी) प्राप्त किए बिना ही अंतिम रूप दे दिए गए, जैसा कि परिशिष्ट 3.14 में विस्तृत है। ऐसे प्रकरण में, लेखापरीक्षा यह आश्वासन नहीं दे सकती कि ठेकेदारों द्वारा खनिज संसाधन विभाग को देय रॉयल्टी का भुगतान कर दिया गया है।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में, शासन ने स्पष्ट किया कि अंतिम बिल भुगतान लागू रॉयल्टी में कटौती के बाद ही किया जाता है, और भुगतान केवल अदेयता प्रमाणपत्र जमा करने पर ही जारी किया जाता है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अदेयता प्रमाणपत्र यह सुनिश्चित करने का एक मानक प्रोटोकॉल है कि अंतिम भुगतान से पहले सभी वित्तीय दायित्वों का निपटान कर दिया गया है। प्रमाणपत्र के अभाव में, अवैध खनन और अवैध खनन से प्राप्त सामग्री के उपयोग की संभावना से भी इनकार नहीं किया जा सकता।

### 3.2.13 ठेकेदार को बढ़ा हुआ भुगतान

जीसीसी के खंड 12.2 के अनुसार, माप एमबी में स्थायी कार्यों की प्रत्येक मद की शुद्ध वास्तविक मात्रा के अनुसार किया जाएगा और माप की विधि बीओक्यू या अन्य लागू अनुसूचियों के अनुसार होगी।

लेखापरीक्षा ने पाया (जून 2024) कि पाँच लोक निर्माण विभाग (भवन एवं सड़क) संभागों<sup>74</sup> के अंतर्गत पाँच एनडीबी पैकेजों में ठेकेदारों की आईपीसी में विभिन्न मदों के विरुद्ध नकारात्मक माप<sup>75</sup> दर्ज किए गए थे। यह दर्शाता है कि पिछले भुगतान काल्पनिक मापों के आधार पर किए गए थे, जिसके परिणामस्वरूप, अतिरिक्त माप दर्ज किए गए। यह विभाग द्वारा उदासीनतापूर्ण और गैर-जिम्मेदार अनुबंध प्रबंधन का संकेत देता है। ऐसी स्थितियों में, विभाग द्वारा काल्पनिक/अतिरिक्त मापों के आधार पर अतिरिक्त भुगतान के माध्यम से ठेकेदारों को अनुचित लाभ पहुँचाने का जोखिम रहता है।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में, शासन ने बताया कि आरए बिलों के लिए किए गए भुगतान को अग्रिम भुगतान माना जाता है और अतिरिक्त भुगतान, यदि कोई हो, को बाद के बिलों में समायोजित किया जाता है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि प्रक्रियात्मक सम्पूर्णता के लिए भुगतान कार्य की वास्तविक मात्रा के विरुद्ध जारी किया जाना चाहिए। गलत माप पर आधारित भुगतान जीसीसी के प्रावधानों का उल्लंघन था और अनियमित था। यद्यपि परामर्शदाता सही माप के आधार पर ठेकेदारों को भुगतान सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार थे, लेकिन अनुबंध में चूक करने वाले परामर्शदाता को दंडित करने का प्रावधान नहीं था।

<sup>74</sup> ग्वालियर, जबलपुर, खरगोन, शिवपुरी और उज्जैन।

<sup>75</sup> पहले मापी गई मद की मात्रा बाद में मापी गई मात्रा से तुलनात्मक रूप से अधिक थी।

### 3.2.14 आरसीसी ड्रेन की अपर्याप्त मोटाई के निष्पादन के कारण अतिरिक्त भुगतान

विभाग ने सड़क के किनारे आरसीसी यू-आकार के ड्रेन के डिजाइन को मंजूरी दे दी और बोली-पूर्व बैठक के दौरान इसकी सूचना दे दी। ड्रेन में 25 सेंटीमीटर मोटी आरसीसी एम20 दीवारें और कवर थे, और 10 सेंटीमीटर पीसीसी एम15 बेस था। ड्रेन के निर्माण कार्य की अनुमानित लागत फ्लेक्सिबल पेवमेंट पर ₹ 1.44 करोड़ और रिजिड पेवमेंट पर ₹ 13.95 करोड़ थी।

लोक निर्माण विभाग (भवन एवं सड़क) संभाग, देवास के तहत मक्सी बाईपास चौराहा से भोपाल चौराहा तक छः-लेन सड़क परियोजना में लेखापरीक्षा ने पाया (अक्टूबर 2023), कि ठेकेदार ने ड्रेन के काम के दायरे को निम्नानुसार कम कर दिया:

कार्य का मद	मूल दायरा	कम किया गया दायरा/वास्तव में निष्पादित
ड्रेन	25 सेंटीमीटर आरसीसी की मोटाई	12.5 सेंटीमीटर मोटाई
ड्रेन कवर	25 सेंटीमीटर आरसीसी की मोटाई	14 सेंटीमीटर मोटाई
ड्रेन बेस	10 सेंटीमीटर पीसीसी (एम-15) की मोटाई	7.5 सेंटीमीटर पीसीसी (एम-15) की मोटाई

स्वीकृत डिजाइन और निष्पादित कार्य के बीच इतने व्यापक अंतर के बावजूद, जिसके परिणामस्वरूप आरसीसी मात्रा में लगभग 50 प्रतिशत की कमी आई, प्राधिकरण यंत्री ने कार्य के दायरे में परिवर्तन के नकारात्मक प्रभाव का मूल्यांकन नहीं किया, जिसके परिणामस्वरूप अवमानक कार्य के निष्पादन के अलावा ₹ 7.70 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान हुआ।

इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई। तथापि, मुख्य अभियंता, उज्जैन ने बताया (अप्रैल 2024) कि चूंकि यह ईपीसी मोड अनुबंध है, इसलिए डिजाइन का दायित्व अनुबंध एजेंसी का है।

उत्तर तथ्यात्मक रूप से गलत है क्योंकि भुगतान वास्तव में किए गए कार्य के आधार पर किया जाना है। ठेकेदार स्वीकृत विनिर्देशों के अनुसार कार्य करने के लिए बाध्य था, जिसकी विभाग को भुगतान जारी करने से पहले जांच करनी चाहिए थी। संबंधित इंजीनियर द्वारा कार्य की निगरानी न करने के कारण ईपीसी अनुबंध में उल्लिखित सहमत विनिर्देशों से विचलन हुआ।

### 3.2.15 ठेकेदार को जीएसटी का अतिरिक्त भुगतान

राज्य सरकार द्वारा जारी (अक्टूबर 2022) निर्देश (सं. 2) से यह ज्ञात होता है कि जहां दरें जीएसटी सहित थीं, वहां ठेकेदार 18 जुलाई 2022 से पहले मापे गए कार्य पर ही 12 प्रतिशत की दर से जीएसटी प्राप्त करने का हकदार था।

उज्जैन संभाग में एनडीबी पैकेज संख्या 01 के कार्य में लेखापरीक्षा ने पाया (जून 2024) कि कार्य 29 अप्रैल 2022 को पूरा हुआ। यद्यपि यह कार्य जीएसटी में 12 प्रतिशत से 18 प्रतिशत की वृद्धि से पहले पूरा हो गया था, फिर भी ठेकेदार ने आईपीसी के माध्यम से ₹ 148.89 लाख और ₹ 17.03 लाख की अधिक राशि का दावा किया, जो छः प्रतिशत के बराबर है। विभाग द्वारा दावों को स्वीकार कर लिया गया और उनका भुगतान कर दिया गया। इसके परिणामस्वरूप ठेकेदार को ₹ 1.66 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान हुआ।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने बताया कि भुगतान अनुबंध की शर्तों के अनुसार किया गया था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि कार्य अप्रैल 2022 से पहले मापा गया था, इसलिए सरकार के आदेश (अक्टूबर 2022) की शर्त संख्या 2 के अनुसार जीएसटी की लागू दर 12 प्रतिशत थी।

### 3.2.16 पूर्णता प्रमाण पत्र का संदिग्ध जारीकरण और दोष दायित्व अवधि की अनियमित शुरुआत

➤ टाडा-खमरिया मार्ग (लोक निर्माण विभाग भवन एवं सड़क संभाग, रायसेन के अधीन) के सड़क कार्य के निष्पादन में यह देखा गया (मई 2023) कि कार्य को पूर्ण (29 अक्टूबर 2021) दर्शाया गया था और 29 अक्टूबर 2021<sup>76</sup> तक का समय विस्तार (टीई) अधीक्षण यंत्री, भोपाल द्वारा पश्चातवर्ती स्वीकृत किया गया था। हालाँकि, अधीक्षण यंत्री, जोन 2, भोपाल द्वारा निम्नलिखित अतिरिक्त समय विस्तार मांगे गए/अनुमोदित किए गए:

- I. 31 दिसम्बर 2021 तक दूसरा टी.ई. (अगस्त 2021 में स्वीकृत)।
- II. 31 मई 2023 तक तीसरा टी.ई. (दिसंबर 2022 में अनुमति मांगी गई)।

यह तथ्य कि कार्य पूरा होने की तिथि अक्टूबर 2021 के काफी बाद दिसंबर 2022 में समय विस्तार मांगा गया था, यह दर्शाता है कि कार्य दिसंबर 2022 तक पूरा नहीं हुआ था और अक्टूबर 2021 में गलत/फर्जी पूर्णता प्रमाण पत्र जारी किया गया था।

वास्तविक समापन तिथि से पहले पूर्णता प्रमाण पत्र जारी करने में अनियमितता के कारण दोष दायित्व अवधि में कमी के रूप में अनुचित लाभ हुआ, जिससे सरकार को कार्य पूरा होने में लगभग एक वर्ष और सात महीने की देरी के लिए ₹ 1.51 करोड़<sup>77</sup> के जुर्माने से वंचित होना पड़ा।

यह भी पाया गया कि ठेकेदार ने आरएबी 19 अप्रैल 2023 को, यानी एक वर्ष छह महीने बीत जाने के बाद, जमा किया था और तदनुसार, बिल अप्रैल 2023 में 18 प्रतिशत की बढ़ी हुई जीएसटी दर के साथ स्वीकृत किया गया, जबकि कार्य का मूल्य (जुलाई 2022) जीएसटी की दर 12 प्रतिशत से बढ़ाकर 18 प्रतिशत करने से पहले मापा गया था। इस प्रकार, ठेकेदार को दी गई ₹ 5.73 लाख की बढ़ी हुई जीएसटी दर भी वसूली योग्य थी।

➤ लेखापरीक्षा में ग्वालियर संभाग के "गोल पहाड़िया से मोतीझील रोड" के कार्य में देखा गया (अगस्त 2023) कि ठेकेदार द्वारा कार्य पूरा नहीं किया गया था, लेकिन मुख्य अभियंता, ग्वालियर ने जून 2022 से दोष दायित्व अवधि शुरू करने के आदेश जारी किए थे (जुलाई 2022)। इसके अलावा, माप पुस्तकों से पता चला कि बीओक्यू में शामिल ₹ 1.36 करोड़ मूल्य की 11 मदों को निष्पादित नहीं किया गया था (जून 2022) और भौतिक पूर्णता का कोई प्रमाण पत्र जारी नहीं किया गया था।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने कहा कि मुद्दों की जाँच की जाएगी।

शासन की ओर से आवश्यक कार्रवाई अभी भी प्रतीक्षित है (जुलाई 2025)।

विभाग को ठेकेदार को पूर्णता प्रमाण पत्र जारी करने में संबंधित प्राधिकारी की अनधिकृत/अनियमित कार्रवाई की जांच करनी चाहिए और जिम्मेदारी तय करनी चाहिए।

<sup>76</sup> 27.01.2023 को पश्चातवर्ती आदेश।

<sup>77</sup> पीएसी ₹ 1,659.47 – 8.88 प्रतिशत = ₹ 1,512.10 लाख × 10 प्रतिशत।

### 3.2.17 कार्य का अवमानक निष्पादन

#### 3.2.17.1 हार्ड शोल्डर में अवमानक मिट्टी का उपयोग

मध्यप्रदेश शासन, लोक निर्माण विभाग द्वारा जारी परिपत्र (मई 2015) के अनुसार, कैलिफोर्निया बियरिंग अनुपात (सीबीआर) >12 वाली सामग्री के साथ सीआरएम की जल निकासी परत के ऊपर पूरी मोटाई में हार्ड शोल्डर का निर्माण किया जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने (मई 2023 और मार्च 2024 के बीच) छह संभागों के 38 सड़क कार्यों में पाया कि एसओआर मद संख्या 4.13 "स्वीकृत सामग्री/चयनित मिट्टी जिसमें सीबीआर>12 हो द्वारा हार्ड शोल्डर का निर्माण" के 6,46,064.72 घन मीटर कार्य ₹ 11.07 करोड़ की लागत से किए गए, जैसा कि परिशिष्ट 3.15 में विस्तृत है। हालाँकि, लेखापरीक्षा को अभिलेखों में परीक्षण परिणामों की कोई प्रतिवेदन नहीं मिली जिससे पुष्टि हो कि प्रयुक्त सामग्री/चयनित मिट्टी सीबीआर>12 की थी। इस प्रकार, अवमानक मिट्टी का उपयोग करके हार्ड शोल्डर के अवमानक कार्य के निष्पादन की संभावना से इनकार नहीं किया जा सकता।

उत्तर में, शासन ने बताया (जून 2025) कि आरएबी का भुगतान परीक्षण परिणामों की उचित जांच के बाद ही किया गया था। परीक्षण वांछित आवृत्ति पर किए गए।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि नौ में से केवल तीन संभागों ने सात सड़कों के लिए परीक्षण परिणाम प्रस्तुत किए। शेष छह संभाग, जहां 38 सड़क कार्यों को लेखापरीक्षा अवलोकन में शामिल किया गया था, हार्ड शोल्डर की गुणवत्ता को सत्यापित करने के लिए आवश्यक परीक्षण प्रतिवेदन प्रदान करने में विफल रहे।

#### 3.2.17.2 शोल्डर का अवमानक संघनन

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के खंड 305.3.5.1 के अनुसार, एम्बेकमेंट और सब-ग्रेड सामग्री को मोटर ग्रेडर की सहायता से पूरी चौड़ाई में एक समान मोटाई की परतों में फैलाया जाएगा। आईआरसी:एसपी:97-2013 के खंड 9.2 के अनुसार, आईएस:2720 के अनुसार संघनन से पहले परत के नमी स्तर की जाँच की जानी चाहिए। वाइब्रेटरी सॉइल कॉम्पैक्टर की सहायता से संघनित प्रत्येक परत 250 मिलीमीटर से अधिक नहीं होनी चाहिए और 8-10 टन के स्टेटिक रोलर से संघनित होने पर 200 मिलीमीटर से अधिक नहीं होनी चाहिए।

लेखापरीक्षा ने (मई 2023 और मार्च 2024 के बीच) नौ संभागों के 16 सड़क कार्यों में पाया कि शोल्डर 295 मिलीमीटर और 480 मिलीमीटर के बीच मोटाई वाली एकल परत में बनाए गए थे। एक परत में इतनी मोटाई बिछाने पर, 95 प्रतिशत का वांछित न्यूनतम संघनन प्राप्त करना संभव नहीं है। इसलिए, एम्बेकमेंट और सब-ग्रेड के समय से पहले सेटलमेंट की संभावना से इनकार नहीं किया जा सकता है। यह ₹ 4.79 करोड़ मूल्य के अवमानक कार्य का निष्पादन था, जैसा कि परिशिष्ट 3.16 में विस्तृत है।



चिच से कलवाना सड़क, बुधनी



असीरघर-धूलकोट-घटाखेड़ी-पंधाना डुल्हार

उत्तर में, शासन ने बताया (जून 2025) हार्ड शोल्डर को 25 सेंटीमीटर की अधिकतम मोटाई में निष्पादित किया गया था, हालांकि, अंतिम सेक्शनल माप एमबी में दर्ज किया गया था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि दर्ज माप से पता चला है कि हार्ड शोल्डर की मद को एक ही परत में निष्पादित किया गया था और परिणामस्वरूप शोल्डर तीन से चार इंच तक सेटल हो गए थे।

### 3.2.17.3 अर्थन शोल्डर का अनियमित निर्माण

मध्यप्रदेश शासन के परिपत्र (मई 2015) के अनुसार, हार्ड शोल्डर का निर्माण सीआरएम की जल निकासी परत के ऊपर, सड़क स्तर तक, पूरी मोटाई में, सीबीआर >12 वाली सामग्री से किया जाएगा। हार्ड शोल्डर पक्के<sup>78</sup> होते हैं और आपात स्थिति में वाहन का भार सहन करने के लिए डिजाइन किए जाते हैं, जबकि अर्थन शोल्डर कच्चे होते हैं और वाहनों को रोकने के लिए कम उपयुक्त होते हैं, खासकर खराब मौसम की स्थिति में।

लेखापरीक्षा ने तीन संभागों के सात सड़क निर्माण कार्यों में (मई 2023 से अगस्त 2023 तक) पाया कि हार्ड शोल्डर्स के बजाय, संभागों ने सीबीआर >7 वाली सामग्री से मिट्टी के शोल्डर्स का निर्माण किया था। मिट्टी के शोल्डर्स, जो जल्दी क्षतिग्रस्त होने की संभावना रखते थे, उनका निर्माण ₹ 0.94 करोड़ की लागत से किया गया, जैसा कि नीचे तालिका 3.9 में विस्तृत है:

तालिका 3.9: अर्थन शोल्डर्स के निष्पादन का विवरण

संभाग	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	मिट्टी के शोल्डर्स की मात्रा (घन मीटर में)	दर (₹ प्रति घन मीटर)	निविदा प्रतिशत	राशि (राशि ₹ में)
छतरपुर	नौगांव-बलदेवगढ़ सड़क (एमडीआर)	03/2018-19	5,024.10	150	(-) 16.78	6,27,158
	बिजावर-बाजना-बक्सवाहा सड़क (एमडीआर)	08/2016-17	5,616.00	150	(-) 15.97	7,07,868
	चंदला-हथोहा-अजयगढ़ (एमडीआर)	सड़क 04/2018-19	27,190.34	186	(-)7.77	46,64,442

<sup>78</sup> पेव्ड शोल्डर सड़क या राजमार्ग के किनारे के उन क्षेत्रों को कहते हैं, जो मुख्य सड़क के समान ही डामर या कंक्रीट जैसी टिकाऊ सामग्री से बने होते हैं।

संभाग	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	मिट्टी के शोल्डर्स की मात्रा (घन मीटर में)	दर (₹ प्रति घन मीटर)	निविदा प्रतिशत	राशि (राशि ₹ में)
	चंदला-सरवाई-गौरीहार-मठोढ़ सड़क (एमडीआर)	08/2022-23	17,054.93	140	(-)20.36	19,01,556
विदिशा	ग्रंट बाला बेरखेड़ा सगोड़ा पटैरिया करेला अमोदा सड़क (वीआर)	14/2018-19	7,660.64	150	(-) 6.59	10,73,371
सिंगरौली	कैरा से पोंडी सड़क, धानी गांव एप्रोच रोड मुदापाली घड़ी सड़क (वीआर)	09/2018-19	1,222.50	150	(-) 7.88	1,68,925
	रैला-कानपुरा सड़क (वीआर)	13/2020-21	1,788.50	150	(-) 7.90	2,47,081
<b>कुल</b>						<b>93,90,401</b>

(स्रोत: संबंधित कार्यों के एमबी)

उत्तर में, शासन ने बताया (जून 2025) कि हार्ड शोल्डर का काम सीबीआर > 12 वाली मिट्टी का उपयोग करके किया गया था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एमबी में दर्ज माप और भुगतान किए गए बिलों से संकेत मिलता है कि हार्ड शोल्डर का काम सीबीआर सात प्रतिशत और सीबीआर 12 प्रतिशत की मिट्टी का उपयोग करके किया गया था।

### 3.3 निष्कर्ष

मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग द्वारा अनुबंध प्रबंधन में व्यवस्थागत कमियाँ हैं। विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन (डीपीआर) बिना उचित सर्वेक्षण के तैयार की जाती हैं, जिससे गलत अनुमान निकलते हैं और बाद में अनुमानों में संशोधन की आवश्यकता पड़ती है। विज्ञापन मानदंडों का पालन किए बिना निविदाएँ जारी की गईं और अमान्य समितियों द्वारा उनका निपटारा कर दिया गया। ब्लैकलिस्ट में डाले गए ठेकेदारों ने काम जारी रखा और बाद में उन्हें ठेके दे दिए गए। कार्य निष्पादन में देरी के लिए जुर्माना लगाने के बजाय, ठेकेदारों को देरी के लिए मूल्य वृद्धि की अनुमति दी गई। मदों का प्रावधान गलत तरीके से किया गया, जिससे अनावश्यक रूप से अत्यधिक महंगे मद लागू हुए और सरकारी खजाने पर बोझ बढ़ा। ठेकेदारों से रॉयल्टी या तो वसूल नहीं की गई या कम वसूली गई। काम पूरा होने से पहले ही ठेकेदारों को फर्जी पूर्णता प्रमाण पत्र जारी कर दिए गए। कार्यों का निष्पादन अवमानक था, जो गुणवत्ता और निगरानी नियंत्रण में ढिलाई को दर्शाता है।

इन सबका सड़कों के उपयोगी जीवनकाल पर असर पड़ता है और लेखापरीक्षा यह आश्वासन देने में असमर्थ है कि नागरिक, जो अंतिम हितधारक हैं, इच्छित जीवनकाल तक बुनियादी ढाँचे का लाभ ले पाएँगे। संक्षेप में, मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग द्वारा सरकारी व्यय का उचित प्रबंधन नहीं किया गया है, जो गंभीर चिंता का विषय है।

### 3.4 अनुशंसाएं

अनुशंसा की जाती है कि:

- मद को सटीक दरों के साथ बीओक्यू में सही ढंग से शामिल किया जाना चाहिए, और अनुमानों में मात्रा सही लागत सुनिश्चित करने के लिए सटीक होनी चाहिए, जिसमें आवश्यक मद शामिल हैं।
- पारदर्शिता, निष्पक्षता और जवाबदेही सुनिश्चित करने के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार विधिवत गठित समितियों द्वारा निविदाओं का मूल्यांकन और आवंटन सख्ती से किया जाना चाहिए।

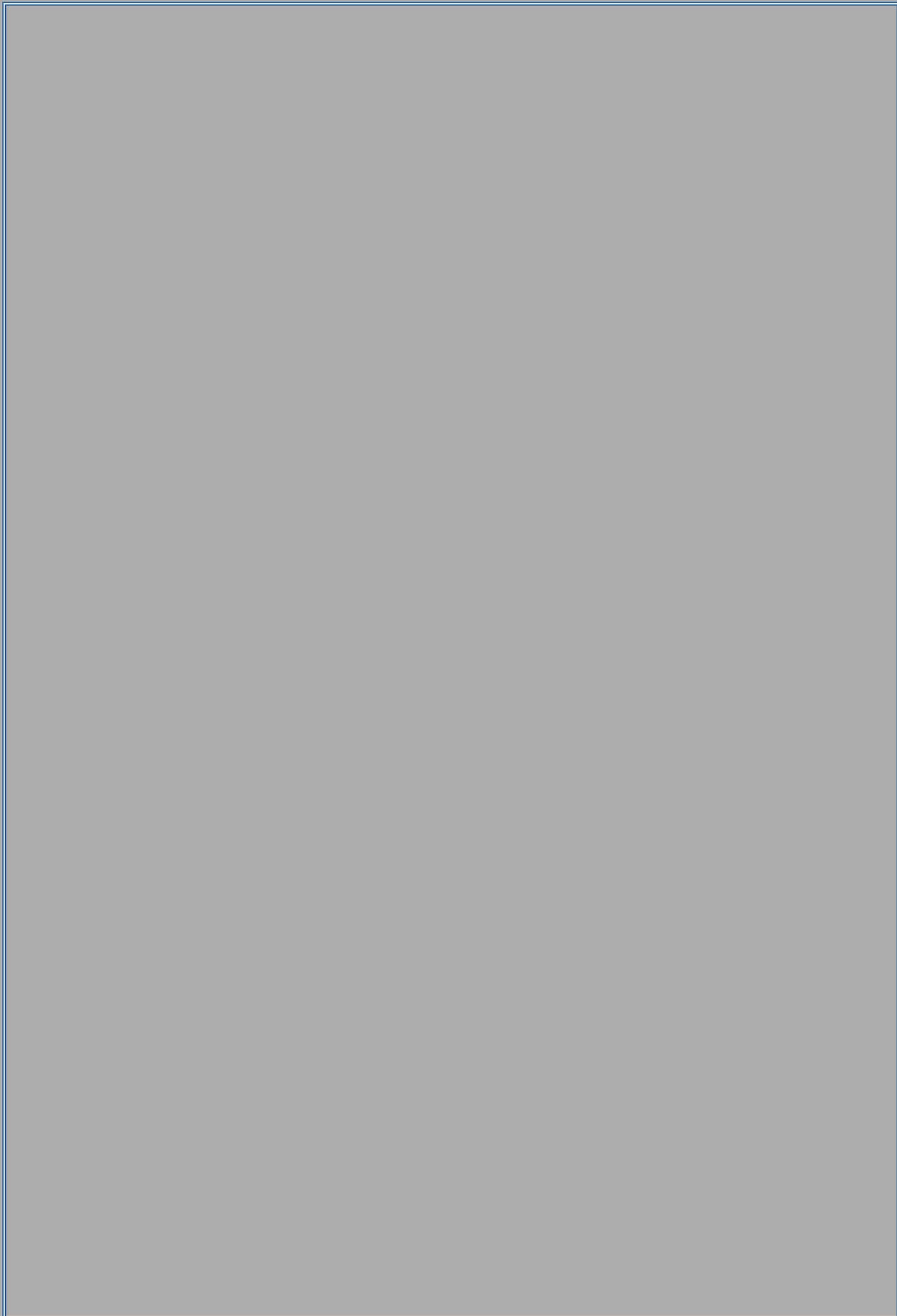
- डीपीआर परामर्शदाताओं द्वारा तैयार किए गए अनुमान की त्रुटियों के लिए पुनः जांच की जानी चाहिए। अनुबंध आवंटन के बाद अनुमान में किसी भी महत्वपूर्ण संशोधन की व्यापक रूप से सरकार स्तर पर जांच की जानी चाहिए।
- अवमानक कार्यों के लिए प्राधिकरण इंजीनियरों के साथ-साथ ठेकेदारों पर जुर्माना लगाया जाना चाहिए।
- शासन को उन अधिकारियों पर कार्रवाई करने की आवश्यकता है जिन्होंने लेखापरीक्षा द्वारा मांगी गई निविदा फाइलें (58 प्रतिशत) प्रस्तुत नहीं की।



---

## अध्याय IV: गुणवत्ता नियंत्रण और निगरानी

---



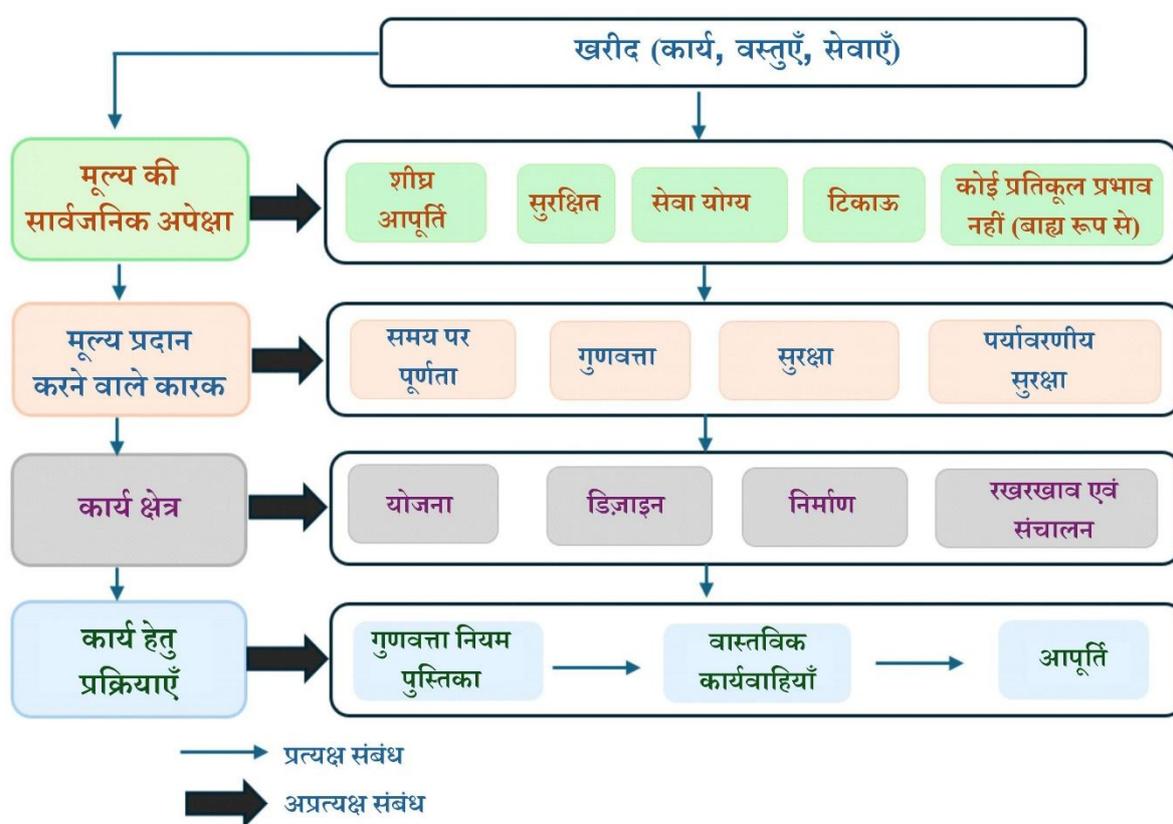
## अध्याय IV: गुणवत्ता नियंत्रण और निगरानी

### 4.1 गुणवत्ता नियंत्रण

#### 4.1.1 परिचय

सड़क निर्माण कार्यों में गुणवत्ता नियंत्रण सड़क अवसंरचना के स्थायित्व, सुरक्षा और प्रदर्शन को सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक है। कार्य में गुणवत्ता सुनिश्चित करने की मुख्य जिम्मेदारी कार्य के प्रभारी अभियंता (इंजीनियर-इन-चार्ज) की होती है।

सड़क और पुल के लिए आईआरसी: एसपी: 112 गुणवत्ता नियंत्रण नियमावली के अनुसार, कार्यों की समग्र खरीद में गुणवत्ता नियमावली की भूमिका नीचे फ्लो चार्ट में दी गई है:



#### कार्यों की समग्र खरीद में गुणवत्ता नियमावली का स्थान

मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग में गुणवत्ता नियंत्रण से संबंधित मुद्दों पर नीचे चर्चा की गई है:

#### 4.1.2 एस-बिल्ट ड्रॉइंग और वीडियो रिकॉर्डिंग प्रस्तुत न करना

डिजाइन विनिर्देशों के अनुसार कार्यों के वास्तविक निष्पादन की पुष्टि के लिए एस-बिल्ट ड्रॉइंग आवश्यक हैं, और इनका अभाव प्रभावी समीक्षा और भविष्य के रख-रखाव में बाधा डालता है। यह निर्माण प्रगति की निगरानी के लिए एक महत्वपूर्ण साधन है। ईपीसी अनुबंधों के अनुच्छेद 10 और 11 के अनुसार, एस-बिल्ट ड्रॉइंग का अभाव परियोजना की निगरानी और जवाबदेही को महत्वपूर्ण रूप से कमजोर करता है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि तीन में से दो<sup>79</sup> ईपीसी अनुबंधों में न तो एस-बिल्ट ड्रॉइंग प्रस्तुत किए गए और न ही वीडियो रिकॉर्डिंग, जो अनुच्छेद 10 और 11 का उल्लंघन था। इस गैर-अनुपालन ने परियोजना की निगरानी, निष्पादित कार्यों के सत्यापन और भविष्य के रख-रखाव में बाधा उत्पन्न हुई है। इसने विभाग को गुणवत्ता और जवाबदेही के जोखिमों के प्रति भी उजागर किया, जैसा कि लोक निर्माण विभाग, शिवपुरी में तिलाऊ गांव-पिछोर-दिनारा-गजोरा सड़क (22.90 किलोमीटर) में देखा गया, जिसे ₹ 15.02 करोड़ खर्च करने के बावजूद अधूरा छोड़ दिया गया था। इसके अलावा, कई अवमानक कार्यों के उदाहरण भी देखे गए।

लोक निर्माण विभाग शिवपुरी के प्राधिकरण अभियंता ने बताया कि ठेकेदार को यथाशीघ्र एस-बिल्ट ड्रॉइंग की दो प्रतियाँ प्रस्तुत करने के लिए कहा जाएगा। हालाँकि, लोक निर्माण विभाग मंदसौर के प्राधिकरण अभियंता ने बताया कि ठेकेदार ने पहले ही एस-बिल्ट ड्रॉइंग और वीडियो सीडी प्रस्तुत कर दी थी, जिसे लेखापरीक्षा को प्रस्तुत कर दी गई थी।

लोक निर्माण विभाग शिवपुरी के प्राधिकरण अभियंता का उत्तर अनुपालन न होने की पुष्टि करता है, क्योंकि स्पष्ट संविदात्मक दायित्व के बावजूद, अभी तक एस-बिल्ट ड्रॉइंग प्रस्तुत नहीं की गई है। लोक निर्माण विभाग मंदसौर के प्रकरण में, हालाँकि प्राधिकरण अभियंता ने दावा किया था कि दस्तावेज प्रस्तुत कर दिए गए थे, लेकिन लेखापरीक्षा के दौरान सत्यापन के लिए कोई एस-बिल्ट ड्रॉइंग या वीडियो रिकॉर्डिंग उपलब्ध नहीं कराई गई।

### 4.1.3 फील्ड प्रयोगशालाएँ

#### 4.1.3.1 फील्ड प्रयोगशालाओं की स्थापना में देरी

जीसीसी की धारा 3 के खंड 17 में प्रावधान है कि ठेकेदार को निर्धारित समय के भीतर एक फील्ड प्रयोगशाला (फील्ड लेबोर्ट्री) स्थापित करनी होगी और अनुबंध डेटा में निर्दिष्ट उपकरण उपलब्ध कराने होंगे। अनुबंध डेटा में प्रावधान है कि ठेकेदार को समझौता पर हस्ताक्षर की तिथि से 30 दिनों के भीतर एक फील्ड प्रयोगशाला स्थापित करनी होगी, ऐसा न करने पर अनुबंध राशि का एक प्रतिशत प्रति माह जुर्माना लगाया जाएगा, जो देरी के लिए अधिकतम ₹ 50,000 प्रति माह तक हो सकता है।

लेखापरीक्षा में (मई 2023 से मार्च 2024 के बीच) 20 संभागों के 79 सड़क निर्माण कार्यों में यह देखा गया कि फील्ड प्रयोगशालाओं की स्थापना में दो महीने से लेकर 56 महीने तक की देरी हुई। इस तरह, जीसीसी की शर्तों के अनुसार, दोषी ठेकेदारों से न्यूनतम ₹ 5.28 करोड़ की राशि वसूल की जानी चाहिए थी, जो कि नहीं ली गई। इसके अलावा, प्रयोगशालाओं की स्थापना में देरी के कारण, विभाग सड़क निर्माण कार्य की गुणवत्ता का पता नहीं लगा सका और न ही ठेकेदार इसकी गारंटी दे सका।

उत्तर में, शासन ने (जून 2025) बताया कि ठेकेदारों द्वारा समय पर फील्ड प्रयोगशालाएँ स्थापित की गईं और आवश्यक आवृत्ति में परीक्षण किए गए। इसके अलावा, उप-अभियंताओं और उप-संभाग अधिकारियों (एसडीओ) द्वारा प्रमाण-पत्रों को दर्ज न करने का अर्थ यह नहीं है कि प्रयोगशालाएँ स्थापित नहीं की गईं।

उत्तर तथ्यात्मक रूप से गलत है, केवल यह कहना कि प्रयोगशालाएँ स्थापित की गईं और परीक्षण किए गए, बिना सहायक दस्तावेजों के विश्वसनीयता का अभाव है। उप-अभियंताओं और एसडीओ द्वारा अनिवार्य प्रमाण-पत्रों की कमी दावे को

<sup>79</sup> लोक निर्माण विभाग, शिवपुरी में तिलाऊ गांव-पिछोर-दिनारा-गजोरा सड़क (22.90 किमी) और लोक निर्माण विभाग, मंदसौर में भाऊगढ़-दलौदा-सीतामऊ मार्ग (30.55 किमी)।

कमजोर करती है और वास्तविक अनुपालन पर संदेह उत्पन्न करती है। इसके अलावा, लेखापरीक्षा जांच में पता चला कि कई अवसरों पर, कार्यपालन यंत्री ने स्वयं ठेकेदार को नोटिस जारी किया कि उस तारीख तक फील्ड प्रयोगशाला स्थापित नहीं की गई थी, जो विभाग के दावे का स्पष्ट विरोधाभास है और प्रयोगशाला के विलंबन या स्थापना न होने की पुष्टि करता है।

#### 4.1.3.2 फील्ड प्रयोगशालाओं की स्थापना के बिना प्रथम चल देयक का भुगतान

मध्यप्रदेश शासन के आदेश (फरवरी 2013) के अनुसार, ₹ पाँच करोड़ तक के कार्यों के लिए, फील्ड प्रयोगशाला की स्थापना और तकनीकी कर्मचारियों की तैनाती का सत्यापन अधीक्षण यंत्री द्वारा किया जाएगा और ₹ पाँच करोड़ या उससे अधिक के कार्यों का सत्यापन मुख्य अभियंता द्वारा किया जाएगा। किए गए कार्य का पहला बिल ऐसे सत्यापन के बाद ही भुगतान किया जा सकेगा।

लेखापरीक्षा ने (मई 2023 और मार्च 2024 के बीच) 12 संभागों के 60 सड़क निर्माण कार्यों में पाया कि प्रयोगशालाओं की सत्यापन प्रतिवेदन फाइल अभिलेखों में उपलब्ध नहीं थीं, जिससे यह संकेत मिलता है कि मुख्य अभियंता/अधीक्षण यंत्री ने तकनीकी कर्मचारियों सहित स्थापित प्रयोगशालाओं का सत्यापन नहीं किया था। तथापि, फील्ड प्रयोगशालाओं और तकनीकी कर्मचारियों का सत्यापन किए बिना, विभाग ने उपरोक्त आदेशों का उल्लंघन करते हुए ठेकेदारों को ₹ 39.10 करोड़ के प्रथम चल देयक (आरए बिल) जारी कर दिए।

उत्तर में, शासन ने बताया (जून 2025) कि ठेकेदारों द्वारा समय पर फील्ड प्रयोगशालाएं स्थापित कर ली गई थीं, और उनमें सभी आवश्यक परीक्षण किए जा चुके हैं। हालांकि, यह स्वीकार किया गया था कि कुछ प्रकरण में, प्रथम चल देयक के भुगतान से पहले अधीक्षण यंत्री और मुख्य अभियंता द्वारा फील्ड प्रयोगशालाओं का सत्यापन नहीं किया जा सका।

यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि ऐसे सभी प्रकरण में प्रासंगिक सत्यापन प्रतिवेदन, जहां निरीक्षण किए गए थे, उपरोक्त प्रकरण को छोड़कर, फाइल/रिकॉर्ड में उपलब्ध थे, जो स्पष्ट रूप से इंगित करता है कि संबंधित मुख्य अभियंता/अधीक्षण यंत्री ने इसका सत्यापन नहीं किया था। हालांकि, निर्गम सम्मेलन में, शासन ने कहा कि क्रमशः ₹ दो करोड़ और ₹ पांच करोड़ की लागत वाले कार्यों में अधीक्षण यंत्री और मुख्य अभियंता द्वारा फील्ड प्रयोगशाला के सत्यापन के बाद ही काम शुरू करने के संबंध में एक परिपत्र पहले ही जारी किया जा चुका है।

#### 4.1.3.3 एनएबीएल/विभागीय प्रयोगशालाओं से अपेक्षित संख्या में परीक्षण कराने में विफलता

जनवरी 2016 में, मध्यप्रदेश शासन ने यह अनिवार्य कर दिया था कि निर्माण सामग्री के कम से कम 20 प्रतिशत परीक्षण ठेकेदार के खर्च पर एनएबीएल-मान्यता प्राप्त या विभागीय प्रयोगशालाओं द्वारा किए जाएँ। जनवरी 2018 में, इसमें संशोधन किया गया और आवश्यक परीक्षण केवल विभागीय प्रयोगशालाओं में ही किए जाने चाहिए।

लेखापरीक्षा ने (मई 2023 से मार्च 2024 के बीच) 15 संभागों के 75 सड़क कार्यों में पाया कि सड़क निर्माण में प्रयुक्त सामग्री का परीक्षण उपरोक्त प्रावधानों के अनुसार नहीं किया गया था। परीक्षणों के अभाव में, अवमानक कार्यों के निष्पादन की संभावना से इनकार नहीं किया जा सकता।

उत्तर में, शासन ने बताया (जून 2025) कि सभी आवश्यक सामग्री परीक्षण एनएबीएल/विभागीय प्रयोगशालाओं द्वारा किए गए थे।

उत्तर अस्वीकार्य है क्योंकि केवल 13 सड़कों के लिए एनएबीएल/विभागीय प्रयोगशालाओं से परीक्षणों से संबंधित सहायक अभिलेख लेखापरीक्षा को प्रस्तुत किए गए थे। यहां तक कि शासन द्वारा प्रदान की गई परीक्षण प्रतिवेदन भी हर घटक के लिए नहीं थी। एक सीमित नमूने को प्रतिनिधि नहीं माना जा सकता है, खासकर जब गुणवत्ता आश्वासन के लिए प्रत्येक निष्पादित सड़क के लिए व्यवस्थित और व्यापक परीक्षण की आवश्यकता होती है।

#### 4.1.4 खरीद प्रक्रिया पर गुणवत्ता नियंत्रण का अभाव

##### 4.1.4.1 निजी विक्रेताओं से बिटुमेन की खरीद

प्रमुख अभियंता (ई-इन-सी) द्वारा जारी निर्देश (जून 2006) के अनुसार, सड़क निर्माण कार्यों के लिए आवश्यक बिटुमेन सार्वजनिक क्षेत्र की तेल रिफाइनरियों जैसे आईओसीएल, बीपीसीएल आदि से लिया जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने (सितंबर 2023 और जून 2024 के बीच) तीन संभागों (परिशिष्ट 4.1) के चार सड़क कार्यों में देखा कि फ्लेक्सिबल पेवमेंट का कार्य उपरोक्त निर्देश का उल्लंघन करते हुए निजी विक्रेताओं से खरीदे गए बिटुमेन का उपयोग करके निष्पादित किया गया था। ठेकेदारों ने रिफाइनरियों की तुलना में सस्ती दर (₹ 2,500 प्रति मीट्रिक टन अंतर) पर निजी विक्रेताओं से ₹ 12.90 करोड़ मूल्य का 4,355 बिटुमेन वीजी 30 खरीदा था। विभाग ने यह सुनिश्चित करने के लिए बीजक की जांच नहीं की कि बिटुमेन रिफाइनरियों से खरीदा गया था और गुणवत्ता जांच के अभाव में, ठेकेदारों ने स्थानीय रूप से खरीदे गए बिटुमेन का उपयोग करके कार्य निष्पादित किया जिसकी गुणवत्ता सुनिश्चित नहीं की जा सकती, जिसके परिणामस्वरूप बिटुमिनस कार्य से समझौता हुआ।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में, शासन ने बताया कि निजी विक्रेताओं से खरीदे गए बिटुमेन की अनुमति केवल तभी दी गई थी जब रिफाइनरियों में रख-रखाव के कारण रिफाइनरियों से बिटुमेन उपलब्ध नहीं हो रहा था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि इसमें रिफाइनरी के रख-रखाव या बिटुमेन अनुपलब्धता के दस्तावेजी साक्ष्य का अभाव है। यह निर्देशों के गैर-अनुपालन को इंगित करता है और निष्पादित बिटुमिनस कार्य की गुणवत्ता से समझौता करता है।

##### 4.1.4.2 अप्रमाणित ह्यूम पाइप बिछाना

एसओआर के अध्याय 13 के नोट 6 के अनुसार, ह्यूम पाइप पुलियों के लिए, ह्यूम पाइप केवल भारतीय मानक संस्थान (आईएसआई) द्वारा चिह्नित या आपूर्ति एवं निपटान महानिदेशालय (डीजीएसएंडडी) द्वारा प्रमाणित होना चाहिए। ठेकेदार को साइट पर पाइप लगवाने से पहले प्रभारी अभियंता की संतुष्टि हेतु एक प्रमाण-पत्र प्रस्तुत करना होगा।

लेखापरीक्षा ने (मई 2023 से मार्च 2024 के बीच) 11 संभागों के 47 सड़क निर्माण कार्यों में पाया कि ठेकेदारों द्वारा पुलियों में बिछाए गए ह्यूम पाइप एनपी4/प्रीस्ट्रेसड कंक्रीट पाइप न तो आईएसआई द्वारा चिह्नित थे और न ही डीजीएसएंडडी द्वारा प्रमाणित थे। ठेकेदारों ने आईएसआई या डीजीएसएंडडी प्रमाण-पत्र और ह्यूम पाइपों के मूल बीजक भी प्रस्तुत नहीं किए। पर्याप्त जांच के अभाव में, विभाग ने ₹ 9.25 करोड़ मूल्य के अप्रमाणित ह्यूम पाइपों का उपयोग करके कार्य की गुणवत्ता से समझौता किया है, जैसा कि **परिशिष्ट 4.2** में विस्तृत है।

उत्तर में, शासन ने बताया (जून 2025) कि सरकार द्वारा निर्धारित विनिर्देश के अनुसार कार्य में ह्यूम पाइप/एनपी4 का उपयोग किया गया था और इस्तेमाल किया गया पाइप या तो आईएसआई चिह्नित या डीजीएस द्वारा प्रमाणित था।

यह उत्तर तथ्यात्मक रूप से गलत है, क्योंकि फाइल/रिकॉर्ड से स्पष्ट रूप से पता चलता है कि वस्तुएं आईएसआई मार्क वाली नहीं थीं।

### 4.1.5 जांच के अभाव के कारण बारिश के मौसम में बिटुमिनस कार्य का निष्पादन

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय विनिर्देश (बिटुमिनस पेवमेंट परतों के लिए सामान्य आवश्यकताएं) के खंड 501.5.1 के अनुसार, सतह पर ठहरे हुए पानी की उपस्थिति में या जब बारिश की संभावना हो, अथवा बारिश, कोहरे या धूल भरी आंधी के दौरान बिटुमिनस सतह को बिछाना निलंबित कर दिया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने (जून 2023 और दिसंबर 2023 के बीच) तीन संभागों के तीन कार्यों में देखा कि बिटुमिनस कार्य बारिश के मौसम के दौरान निष्पादित किए गए थे जैसा कि नीचे तालिका 4.1 में दिखाया गया है:

**तालिका 4.1: बारिश के मौसम में बिटुमिनस कार्य के निष्पादन का विवरण**

संभाग का नाम	कार्य का नाम	बिटुमिनस कोर्स का नाम	सड़क की लंबाई (मीटर में)	निष्पादन की तारीख
बैतूल	बैतूल स्टेशन रोड	प्राइम कोट, टैक कोट, ओजीपीसी, और सील कोट	110	12.08.2018 से 15.08.2018
छतरपुर	नौगांव-बल्लेवगढ़ रोड	प्राइम कोट टैक कोट, डीबीएम, और बीसी	2,000	12.07.2019 से 20.07.2019
सिंगरौली	धीरौली से पुरैनी धीरौली एप्रोच रोड	प्राइम कोट, टैक कोट, डीबीएम और बीसी	840	11.09.2019

(स्रोत: संबंधित कार्यों की मापन पुस्तकें)

कार्य के प्रारम्भ में जांच के अभाव तथा बारिश के मौसम में बिटुमिनस परत के क्रियान्वयन के कारण, क्रस्ट के समय से पहले ही क्षतिग्रस्त होने की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।

उत्तर में, शासन ने (जून 2025) बताया कि उक्त कार्य के निष्पादन के समय, बारिश नहीं हुई थी और वर्षा ऋतु में भी मौसम साफ़ था। इसके अलावा, ठेकेदार द्वारा डब्ल्यूएमएम का कार्य पहले ही पूरा कर लिया गया था। यदि बिटुमिनस कार्य अधूरा रहता, तो यातायात के कारण डब्ल्यूएमएम क्षतिग्रस्त हो जाता। निष्पादित कार्य किसी भी तरह से अवमानक नहीं है क्योंकि वर्षा ऋतु समाप्त होने के बाद भी बिटुमिनस परत को कोई नुकसान नहीं हुआ।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि बारिश के मौसम में, आधार और बाइंडर कोर्स सामान्यतः नम होते हैं, पानी की उपस्थिति के कारण सतह गीली होती है, और बारिश एवं हवा का तापमान सामान्यतः कम होता है। इनसे कार्य पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है।

### 4.1.6 कंक्रीट टेस्ट का गैर-विनियमन

#### 4.1.6.1 कंक्रीट का क्यूब टेस्ट

कंक्रीट का क्यूब टेस्ट, कंक्रीट की कम्प्रेसिव स्ट्रेंथ निर्धारित करने की एक सामान्य विधि है। इसमें कंक्रीट को मानक आकार के क्यूब (आमतौर पर 150 मिलीमीटर x 150 मिलीमीटर x 150 मिलीमीटर) में ढाला जाता है और एक निर्दिष्ट अवधि (आमतौर पर सात या 28 दिन) तक क्यूरिंग के बाद, कम्प्रेसन टेस्टिंग मशीन में उनका परीक्षण किया जाता है।

### पीक्यूसी

आईएस कोड 456-2000 के खंड 15.2 को आईआरसी:44-2017 के खंड 16 और परिशिष्ट -सी के साथ पठित, संबंधित मानक के अनुसार कंक्रीट क्यूब की कम्प्रेसिव स्ट्रेंथ की आवश्यकता के अनुसार कंक्रीट के परीक्षण का प्रावधान है। कंक्रीट की लक्षित औसत शक्ति (28 दिन बीतने के बाद) 48.25 न्यूटन प्रति वर्ग मिलीमीटर होनी चाहिए। पीक्यूसी के लिए स्वीकृत डिजाइन मिश्रण और एम 40 ग्रेड कंक्रीट की न्यूनतम लक्षित शक्ति के विरुद्ध फाइल के साथ संलग्न परीक्षण परिणाम 52 न्यूटन प्रति वर्ग मिलीमीटर थे। 44.125 न्यूटन प्रति वर्ग मिलीमीटर की कम्प्रेसिव स्ट्रेंथ से कम होने पर, सीसी पेवमेंट के कार्य को पूरी तरह से अस्वीकार कर दिया जाना चाहिए।

### डीएलसी

आईआरसी 58-2015 के खंड 6.7.1 के अनुसार, डीएलसी परत की न्यूनतम सात दिन की कम्प्रेसिव स्ट्रेंथ 10 एमपीए से कम नहीं होनी चाहिए।

इसके अलावा, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के विनिर्देशों की धारा 1719 में यह प्रावधान किया गया है कि यदि प्रभारी अभियंता द्वारा कंक्रीट को अवमानक कार्य के रूप में स्वीकार्य पाया जाता है, तो ठेकेदार को अनुबंध इकाई दर में कटौती का सामना करना पड़ेगा।

लेखापरीक्षा ने (मई 2023 और मार्च 2024 के बीच) पाँच संभागों के 11 कार्यों में पाया कि पीक्यूसी और डीएलसी के लिए प्राप्त डिजाइन मिश्रण की औसत कम्प्रेसिव स्ट्रेंथ के परिणाम विनिर्देशों से बहुत कम थे। यदि डिजाइन मिश्रण कम्प्रेसिव स्ट्रेंथ और फ्लेक्सुरल स्ट्रेंथ के निर्दिष्ट स्वीकार्य मानदंड के अनुरूप नहीं है, तो हेवी ऐक्सल लोड के तहत 30 वर्षों की पूरी डिजाइन अवधि के लिए पीक्यूसी पेवमेंट के सुरक्षित रहने की संभावना कम है। विभाग ने न केवल अवमानक कार्य को स्वीकार किया, बल्कि ठेकेदारों को भुगतान करने से पहले उपरोक्त मदों की दरें भी कम नहीं कीं, इसके परिणामस्वरूप ठेकेदारों को ₹ 6.43 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान किया गया।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने बताया कि जब क्यूब टेस्ट विफल हो जाता है, तो भुगतान को विनियमित करने से पहले कोर टेस्ट आयोजित किया जाता है। यदि कोर टेस्ट विनिर्देशों के अनुसार है, तो कोई कटौती नहीं की जाती है। इसके अतिरिक्त, विभाग लेखापरीक्षा के सुझाव से सहमत है कि परीक्षण प्रतिवेदन पर इसकी स्वीकृति/ अस्वीकृति, कास्टिंग दिनांक/ परीक्षण दिनांक/ चेनेज लोकेशन के संबंध में एक टिप्पणी की जानी चाहिए।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि फाइल के साथ संलग्न क्यूब टेस्ट से स्पष्ट रूप से संकेत मिलता है कि एम-40 कंक्रीट की कम्प्रेसिव स्ट्रेंथ डिजाइन मिश्रण के अनुसार आवश्यक 48.25 न्यूटन प्रति मिलीमीटर के बजाय लगभग 40 न्यूटन प्रति मिलीमीटर थी जो कि स्वीकार्य नहीं थी। इसके अतिरिक्त, विभाग लेखापरीक्षा के सुझाव से सहमत है कि परीक्षण प्रतिवेदन पर इसकी स्वीकृति/ अस्वीकृति, कास्टिंग दिनांक/ परीक्षण दिनांक/चेनेज लोकेशन के संबंध में एक टिप्पणी की जानी चाहिए।

#### 4.1.6.2 कंक्रीट का कोर टेस्ट

आईएस कोड:456-2000 का खंड 17.4.1 निर्दिष्ट करता है कि जिन बिंदुओं से कोर लिए जाने हैं और आवश्यक कोर की संख्या, प्रभारी अभियंता के विवेक पर निर्भर होगी। हालाँकि, किसी भी स्थिति में तीन से कम कोर का टेस्ट नहीं किये जावेंगे। कोर को आईएस:516 में वर्णित अनुसार तैयार और टेस्ट किया जाएगा। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय विनिर्देशों के खंड 602.11.5.4 के अनुसार, यदि पीक्यूसी पेवमेंट स्लिप फॉर्म पेवर का उपयोग करके बनाया गया है, तो अलाउ थिकनेस टालरन्स  $\pm 1$  मिलीमीटर होगी।

मंदसौर संभाग के तीन सड़क कार्यों में लेखापरीक्षा ने पाया (जनवरी 2024) कि वास्तविक पेवमेंट की मोटाई की तुलना में तैयार कोर की ऊँचाई के माप में विसंगतियाँ थीं। तैयार कोर की ऊँचाई निष्पादित पेवमेंट की मोटाई से पाँच मिलीमीटर से 30 मिलीमीटर तक अधिक थी। चूँकि अंतर  $\pm 1$  मिलीमीटर की अलाउड थिक्नेस टालरन्स से बहुत अधिक था, इसलिए यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि या तो टेस्ट काल्पनिक थे, या कार्य स्लिप फॉर्म पेवर द्वारा निष्पादित नहीं किया गया था। इसके अलावा, टेस्ट रिकॉर्ड में, टेस्ट की तिथियों का उल्लेख किया गया था, लेकिन कंक्रीट पेवमेंट की ढलाई की तिथियों का उल्लेख नहीं किया गया था। इसलिए, लेखापरीक्षा द्वारा कंक्रीट की आयु का पता नहीं लगाया जा सका।



रतलाम-नसीराबाद रोड (शहरी भाग) चार-लेन परियोजना में, शुरुआत में 300 मिलीमीटर की ऊँचाई पर कोर लिए गए थे, लेकिन उनकी अंतिम ऊँचाई को घटाकर 178-184 मिलीमीटर कर दिया गया और कोर का व्यास 140 मिलीमीटर कर दिया गया, और लगभग 1.33 का सुधार कारक लागू किया गया। हालाँकि, यदि अंतिम कोर की ऊँचाई को केवल 10-15 मिलीमीटर तक सीमित रखा जाता, तो ऊँचाई-से-व्यास अनुपात 1.75 से अधिक हो जाता, जिससे कंक्रीट की कम्प्रेसिव स्ट्रेंथ निर्धारित करने में सुधार कारक की आवश्यकता समाप्त हो जाती। कोर की ऊँचाई में अत्यधिक कमी से कंक्रीट की कम्प्रेसिव स्ट्रेंथ की सटीकता प्रभावित हुई।

इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई। तथापि, उत्तर में, कार्यपालन यंत्र ने बताया (जनवरी 2024) कि भाऊगढ़-दलौदा-सीतामऊ रोड, मंदसौर में विभागीय कोर टेस्ट में दर्शाई गई अंतिम मोटाई 260 मिलीमीटर है। मंदसौर से संजीत रोड और रतलाम नसीराबाद रोड पर इन कार्यों के निष्पादन के दौरान स्लिप फॉर्म पेवर का उपयोग किया गया था। कोर टेस्ट से पता चला कि मोटाई क्रमशः 270 मिलीमीटर और 300 मिलीमीटर की निर्दिष्ट आवश्यकताओं से अधिक थी, जो विभाग की दक्षता को दर्शाता है।

ये उत्तर अस्वीकार्य हैं, क्योंकि  $\pm 1$  मिलीमीटर की अलाउड टालरन्स से इतना बड़ा विचलन यह दर्शाता है कि या तो स्लिप फॉर्म पेवर का इस्तेमाल नहीं किया गया, जबकि ठेकेदार को पीक्यूसी की मात्रा के लिए ₹ 350 प्रति घन मीटर की आवश्यक कटौती के बिना पूरा भुगतान किया गया था, या फिर टेस्ट के नतीजे मनगढ़ंत थे। इसके अलावा, यह विभाग की कार्यकुशलता को नहीं, बल्कि एक प्रभावी निगरानी तंत्र को लागू करने में विफलता को दर्शाता है।

## 4.2 निगरानी

### 4.2.1 पूर्णता प्रमाण-पत्र का अनियमित रूप से जारी होना

जीसीसी खंड 35 के अनुसार, कार्य के भौतिक रूप से पूरा होने के बाद, प्रभारी अभियंता द्वारा निर्धारित प्रारूप (परिशिष्ट - यू) में एक पूर्णता प्रमाण-पत्र जारी किया जाएगा। ठेकेदार को अंतिम भुगतान के बाद, प्रभारी अभियंता द्वारा निर्धारित प्रारूप (परिशिष्ट -V) में एक अंतिम पूर्णता प्रमाण-पत्र जारी किया जाएगा।

लेखापरीक्षा अवलोकन	विभाग का उत्तर	लेखापरीक्षा खंडन
<p>बैतूल स्थित "शाहपुर-भयावाड़ी सड़क" के कार्य में, वास्तविक पूर्णता तिथि 31.03.2021 के लिए भौतिक पूर्णता प्रमाण-पत्र जारी किया गया था। हालाँकि, हार्ड शोल्डर का अंतिम माप 30.06.2021 को दर्ज किया गया (एमबी संख्या 5997 का पृष्ठ संख्या 5)। इसके परिणामस्वरूप वास्तविक पूर्णता के बिना भौतिक पूर्णता प्रमाण-पत्र अनियमित रूप से जारी किए गए और परिणामस्वरूप दोष दायित्व अवधि में कमी के माध्यम से ठेकेदार को अनुचित लाभ पहुँचाया गया।</p>	<p>उत्तर में, शासन ने बताया (जून 2025) कि कार्य 31.03.2021 को पूरा हो गया था और उसी दिनांक को भौतिक पूर्णता प्रमाण-पत्र जारी किया गया था। हालाँकि, एक त्रुटि के कारण, माप तिथि 31.03.2021 के बजाय गलती से 30.06.2021 दर्ज की गई थी।</p>	<p>उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि माप की तिथि में पाई गई विसंगति वास्तविक पूर्णता तिथि पर संदेह उत्पन्न करती है। आधिकारिक अभिलेखों में इस प्रकार की त्रुटियाँ समुचित सावधानी के अभाव को दर्शाती हैं तथा समर्थन दस्तावेजों की विश्वसनीयता को कमजोर करती हैं।</p>
<p>लेखापरीक्षा ने (मई 2023) रायसेन में "मनकवाड़ा रिमझा पिपलिया सड़क" के कार्य में पाया कि उपर्युक्त कार्य हेतु पूर्णता प्रमाण-पत्र 30.12.2020 को जारी किया गया था। इसके अतिरिक्त, यह भी पाया गया कि उसी कार्य के लिए 06.02.2021 को "प्रगति पर प्रमाण-पत्र" जारी किया गया था। पुनः, 31.12.2021 तक समय विस्तार हेतु पत्र लिखा गया। इस प्रकार, कार्य के भौतिक रूप से पूर्ण हुए बिना पूर्णता प्रमाण-पत्र जारी करना संदिग्ध है और ठेकेदार द्वारा दूसरा ठेका प्राप्त करने के लिए इसके दुरुपयोग की संभावना है।</p>	<p>इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई। तथापि, कार्यपालन यंत्री ने बताया कि क्रॉस ड्रेनेज और माइनर ब्रिज का काम 30.12.2020 तक पूरा हो गया था, कुछ शोल्डर और स्टोन पिचिंग का काम सुधार के लिए बाकी था। तदनुसार, उसी दिन भौतिक पूर्णता प्रमाण-पत्र जारी कर दिया गया। ठेकेदार ने शुरू में खामियों को दूर करने से इनकार कर दिया था, लेकिन 31.12.2021 और 26.12.2021 को भेजे गए पत्रों के बाद खामियों को दूर कर दिया गया। इसलिए, 30.12.2020 के बाद किए गए कार्य को मूल अनुबंध का हिस्सा नहीं माना गया।</p>	<p>उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि ₹ 1.07 करोड़ मूल्य का कार्य पूर्णता प्रमाण-पत्र जारी होने के बाद किया गया था। इस प्रकार, पूर्णता प्रमाण-पत्र जारी करना स्वाभाविक रूप से त्रुटिपूर्ण था। यह एक गंभीर मामला है और इसकी आगे जाँच की आवश्यकता है।</p>

#### 4.2.2 ठेकेदारों को अंतिम एवं पूर्ण भुगतान अनियमित रूप से जारी किया जाना

मध्यप्रदेश शासन, वित्त विभाग ने निर्माण विभागों के अंतर्गत भुगतान की प्रचलित प्रक्रिया में सुधार के संबंध में निर्देश जारी किए (मई 2009)। कई प्रकरण में, ठेकेदारों से जुर्माना राशि वसूल किये बिना ही अंतिम भुगतान कर दिया जाता है।

लेखापरीक्षा ने (मई 2023 और मार्च 2024 के बीच) सात संभागों के 20 सड़क कार्यों में पाया कि इन कार्यों के लिए अंतिम भुगतान सक्षम प्राधिकारी (एसई) द्वारा अंतिम समय विस्तार दिए जाने से पहले ही ठेकेदारों को कर दिया गया था। इसके अलावा, 10 संभागों के 14 सड़क कार्यों में, अधीक्षण यंत्री द्वारा अंतिम समय विस्तार नहीं दिया गया था। लेकिन कार्यपालन यंत्री ने ठेकेदारों को ₹ 9.33 करोड़ का अंतिम भुगतान जारी कर दिया। यह प्रथा अनुबंध प्रशासन प्रोटोकॉल का उल्लंघन करती है और समयबद्ध निष्पादन को लागू करने की विभाग की क्षमता को सीधे तौर पर कमजोर करती है, क्योंकि इसने विलंब दंड लगाने और वसूलने पर रोक लगा दी।

उत्तर में, शासन ने बताया (जून 2025) कि संभागों के पास पर्याप्त सिक्क्योरिटी डिपॉजिट और परफॉरमेंस सिक्क्योरिटी उपलब्ध थी और देरी ठेकेदारों की ओर से नहीं थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि सिक्वोरिटी डिपाजिट या परफॉरमेंस सिक्वोरिटी की उपस्थिति विभाग को विलंब और उससे जुड़े दंड से संबंधित संविदात्मक प्रावधानों को लागू करने से छूट नहीं देती है। ये सिक्वोरिटी समग्र अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए हैं, न कि अनिवार्य दंड प्रक्रियाओं का विकल्प बनने के लिए। इसलिए, समय विस्तार संबंधी मुद्दों के समाधान के बिना अंतिम भुगतान की प्रक्रिया करना संहितागत और वित्तीय मानदंडों से स्पष्ट विचलन दर्शाता है, और सार्वजनिक धन की सुरक्षा करने की विभाग की क्षमता से समझौता करता है।

### 4.3 सड़क सुरक्षा

सड़क सुरक्षा, जन कल्याण और कुशल परिवहन के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण है। खराब सड़क डिजाइन, रख-रखाव और सुरक्षा सुविधाओं की कमी से दुर्घटना का जोखिम बढ़ जाता है। सड़क पर लगे संकेत, सिग्नल, चिह्न और अवरोधक सहित सड़क संबंधी फर्नीचर, भारतीय सड़कों पर उपयोगकर्ताओं का मार्गदर्शन करने, जोखिम कम करने और सुरक्षा में सुधार लाने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं।

सड़क दुर्घटनाएँ कई कारकों के कारण होती हैं, जिनमें मानवीय भूल, सड़क की स्थिति और वाहन संबंधी समस्याएँ शामिल हैं। तीव्र मोड़, गड्ढे और खड़ी ढलान जैसी खराब सड़क इंजीनियरिंग दुर्घटनाओं के जोखिम को बढ़ाती है, जिससे बचने के लिए कौशल और सावधानी की आवश्यकता होती है। सुरक्षा में सुधार के लिए प्रभावी सड़क डिजाइन और आपातकालीन सेवा बेहद ज़रूरी है।

मध्यप्रदेश में वर्ष 2022 में कुल 54,432 सड़क दुर्घटनाएँ दर्ज की गईं, जिनमें 13,427 लोगों की मृत्यु हुई। ये आँकड़े विभिन्न सड़क विशेषताओं से उत्पन्न विशिष्ट चुनौतियों के समाधान हेतु लक्षित सड़क सुरक्षा हस्तक्षेपों की महत्वपूर्ण आवश्यकता को रेखांकित करते हैं।

सड़क दुर्घटनाओं का वर्षवार आंकड़ा नीचे दिया गया है:

**तालिका 4.2: सड़क दुर्घटनाओं, मृत्यु और मौत के वर्षवार आंकड़ों का विवरण**

विवरण/वर्ष	2018	2019	2020	2021	2022
राष्ट्रीय राजमार्गों सहित मध्यप्रदेश में हुई सड़क दुर्घटनाओं की कुल संख्या	51,397	50,669	45,266	48,877	54,432
कुल में प्रतिशत भाग	10.93	11.09	12.16	11.85	11.80
मध्यप्रदेश में सड़क दुर्घटनाओं में मारे गए लोगों की संख्या	10,706	11,249	11,141	12,057	13,427
सड़क दुर्घटनाओं में मारे गए व्यक्तियों में मध्यप्रदेश का स्थान	5	4	4	4	4

(स्रोत: सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के परिवहन अनुसंधान विंग द्वारा प्रकाशित "भारत में सड़क दुर्घटना 2022" प्रतिवेदन से लिए गए आंकड़े)

सड़क सुरक्षा से संबंधित मुद्दों पर नीचे चर्चा की गई है:

#### 4.3.1 सड़क संबंधी फर्नीचर

##### 4.3.1.1 सड़क मार्किंग का निष्पादन न होना

आईआरसी:35:2015, खंड 1.1.1 के अनुसार, सड़क मार्किंग यातायात पथों को चिह्नित करके और खतरों से बचाव प्रदान करके यातायात को निर्देशित और नियंत्रित करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। ये चिह्न पैदल यात्रियों और साइकिल चालकों को सुरक्षित दिशा भी देते हैं और सड़कों पर साइड वॉक/साइकिल ट्रैक का विस्तार करते हैं। सड़क मार्किंग

यातायात के सुचारू प्रवाह को बनाए रखने और सड़क सुरक्षा को बढ़ावा देने के लिए आवश्यक हैं। खंड 1.1.4 एकरूपता सुनिश्चित करने के लिए मौजूदा सड़क मार्किंग के सुरक्षा ऑडिट को अनिवार्य बनाता है।

लेखापरीक्षा ने (दिसंबर 2023 और अप्रैल 2023 के बीच) 13 संभागों के 26 सड़क निर्माण कार्यों में पाया कि लॉगिट्यूडिनल मार्किंग के लिए महत्वपूर्ण "रिफ्लेक्टराइजिंग ग्लास बीड्स के साथ हॉट एप्लाइड थर्मोप्लास्टिक कंपाउंड" मद को न तो बीओक्यू में शामिल किया गया था और न ही ठेकेदारों द्वारा इसे क्रियान्वित किया गया था। इस चूक से ₹ 478.27 करोड़ की लागत से निर्मित 404.75 किलोमीटर लंबी सड़क पर सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा के साथ समझौता होने की संभावना है।

निर्गम सम्मेलन (जून 2025) में शासन ने बताया कि पहले फंड की कमी के कारण रोड मार्किंग का काम नहीं हो पा रहा था। हालाँकि, सड़क चिन्हों से संबन्धित कार्य अब सभी निर्माण कार्यों में निष्पादित किए जा रहे हैं।

यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि आईआरसी के विनिर्देशों और पीडब्ल्यूडी के निर्देशों में सड़क मार्किंग को अनिवार्य सुरक्षा मानकों के रूप में अनिवार्य किया गया है। इनमें देरी या चूक सुरक्षा प्रोटोकॉल को कमजोर करती है और उपयोगकर्ताओं को जोखिम में डालती है, जिससे ये तर्क अस्वीकार्य हो जाते हैं। सुरक्षा नियमों का अनुपालन अत्यंत महत्वपूर्ण है और इससे समझौता नहीं किया जा सकता।

#### 4.3.1.2 रोड स्टड के अनुचित निष्पादन के कारण अतिरिक्त लागत

सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के विनिर्देशों के खंड 804.1 में अनुबंध विनिर्देशों के अनुसार, रात में लेन मार्किंग और दृश्यता बढ़ाने के लिए रिफ्लेक्टिव पेवमेंट मार्कर (आरपीएम) या रोड स्टड लगाने का उल्लेख है। आईआरसी:35-2015 के खंड 5.1.1 के अनुसार, रेट्रो-रिफ्लेक्टिव स्टड, रिफ्लेक्टराइज्ड रोड मार्किंग के पूरक होते हैं, जिससे रात और प्रतिकूल मौसम की स्थिति में दृश्यता में सुधार होता है।

विभाग ने (अगस्त 2018) मानक संचालन प्रक्रिया (एसओआर), 2017 में संशोधन किया और लेंस रिफ्लेक्टर वाले रोड मार्कर/रोड स्टड की दर ₹ 545 से घटाकर ₹ 448 प्रति स्टड कर दी। साथ ही, यह भी स्पष्ट किया कि सुरक्षा संबंधी खतरों से बचने के लिए स्टड को बिना कीलों के, एपॉक्सी या चिपकाने वाले पदार्थ से ही लगाया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, ठेकेदार को संतोषजनक फील्ड प्रदर्शन के लिए दो साल की प्रतिस्थापन वारंटी भी देनी होगी।

लेखापरीक्षा ने (सितंबर 2023 और फरवरी 2024 के बीच) दो संभागों के दो सड़क कार्यों में देखा कि संशोधित विनिर्देशों के अनुसार, 25.90 किलोमीटर की कुल सड़क लंबाई में 1,568 स्टड लगाए जाने की आवश्यकता थी। हालाँकि, विभाग ने 4,560 स्टड लगाए। इसके अलावा, ₹ 448 प्रति स्टड की संशोधित दर पर भुगतान की अनुमति देने के बजाय, विभाग ने ₹ 545 प्रति स्टड की पूर्व-संशोधित दर पर भुगतान की अनुमति दी। इससे न केवल 2,992 स्टड का अधिक निष्पादन हुआ, बल्कि ₹ 15.42 लाख का अधिक भुगतान भी हुआ। इसके अलावा, चिपकाने वाले पदार्थ का उपयोग करने के प्रावधान के विपरीत, कंक्रीट या डामर की सतह में छेद करके कील वाले सड़क स्टड लगाए गए, जिससे सुरक्षा मानदंडों से समझौता हुआ।

उत्तर में, शासन ने बताया (जून 2025) कि सड़क के स्टड साइट की ज़रूरतों और डीपीआर के प्रावधानों के अनुसार लगाए गए थे, और मोड़ों पर ज्यादा संख्या में स्टड लगाए गए थे।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि डीपीआर में किए गए प्रावधान ऊपर उल्लिखित एसओआर में विनिर्देशों और संशोधन के अनुरूप नहीं थे।

#### 4.3.1.3 क्रैश बैरियर की स्थापना

आईआरसी:119 में उच्च गति वाले राजमार्गों पर क्रैश बैरियर लगाने का प्रावधान है, जो तीव्र मोड़ों, पुलों, ऊँचे तटबंधों और खंभों व पेड़ों जैसी बाधाओं वाले खंडों पर दुर्घटनाओं को रोकने के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण हैं। उचित रूप से लगाए गए बैरियर वाहनों को उनके मार्ग के समानांतर मोड़ देते हैं, जिससे चोट और संपत्ति की क्षति कम होती है। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के दिशा-निर्देश एक्सप्रेसवे के लिए 'श्राइ' बैरियर और कम यातायात तथा कम वाहनों की रोकथाम वाले पहाड़ी क्षेत्रों के लिए 'डब्ल्यू' बीम बैरियर निर्दिष्ट करते हैं।

##### (i) महंगे क्रैश बैरियर की स्थापना के कारण अतिरिक्त लागत

लेखापरीक्षा ने (अप्रैल 2023 और अक्टूबर 2023 के बीच) दो संभागों के दो एमडीआर (कम मात्रा वाले यातायात) के कार्यों में पाया कि पर्याप्त सुरक्षा के लिए, उन्हें केवल 'डब्ल्यू' बीम प्रकार के मेटल क्रैश बैरियर की आवश्यकता थी। हालाँकि, विभाग ने 2,479 आरएम पर टाइप-बी 'श्राइ' मेटल बीम क्रैश बैरियर लगाए, जो एक्सप्रेसवे और उच्च गति वाले गलियारों के लिए आवश्यक हैं। इसके परिणामस्वरूप ₹ 35.92 लाख का अनावश्यक अतिरिक्त व्यय हुआ।



इंगित किए जाने पर शासन की ओर से कोई टिप्पणी नहीं की गई। तथापि, उत्तर में कार्यपालन यंत्री ने बताया (अप्रैल 2023) कि एक सड़क के जंगली और पहाड़ी हिस्सों में तीव्र मोड़ और गहरी खाईयों की उपस्थिति के कारण टाइप-बी 'श्राइ' मेटल बीम क्रैश बैरियर लगाए गए थे। उन्होंने तर्क दिया कि तकनीकी अनुमतियों के आधार पर सुरक्षा कारणों से 'श्राइ' बैरियर आवश्यक थे।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि ये सड़कें एक्सप्रेसवे या हाई-स्पीड कॉरिडोर नहीं थीं, जहाँ टाइप-बी 'श्राइ' मेटल बीम क्रैश बैरियर लगाने की सलाह दी जाती है और विनिर्देशों के अनुसार, 'डब्ल्यू' बीम क्रैश बैरियर लगाना पर्याप्त था।

##### (ii) क्रैश बैरियर न लगाना

नौ संभागों के 20 सड़क निर्माण कार्यों के संयुक्त भौतिक निरीक्षण के दौरान लेखापरीक्षा ने देखा कि क्रैश बैरियर की आवश्यकता के बावजूद, निर्धारित सड़क खंडों पर कोई क्रैश बैरियर नहीं लगाए गए थे। विभाग ने न केवल यात्रियों की सुरक्षा की अनदेखी की, बल्कि सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय और आईआरसी के मानकों की भी उपेक्षा की।

निर्दिष्ट मानदंडों के अनुसार क्रैश बैरियरों को क्रियान्वित करने में विभाग की विफलता सुरक्षा प्रोटोकॉल के साथ तालमेल करने और प्रभावी ढंग से जन कल्याण की रक्षा करने के लिए सुधारात्मक कार्रवाई की तत्काल आवश्यकता को रेखांकित करती है।

उत्तर में शासन ने बताया (जून 2025) कि डीपीआर के प्रावधानों के अनुसार स्लैब कलवर्टों पर स्टील रेलिंग प्रदान की गई थी, जबकि एचपीसी एवं वीसीडब्ल्यू के लिए व्हील गार्ड का प्रावधान किया गया था। कुछ स्थानों पर ठेकेदारों द्वारा व्हील गार्ड का निर्माण किया गया, किंतु ये मानकों के अनुरूप नहीं होने के कारण न तो इनका मापन किया गया और न ही भुगतान किया गया। परिणामस्वरूप, इस मद को माप पुस्तिका से विलोपित कर दिया गया।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि लेखापरीक्षा में स्पष्ट रूप से उन स्थलों पर क्रैश बैरियर की आवश्यकता को रेखांकित किया गया था जहाँ तटबंध की ऊँचाई तीन मीटर से अधिक थी। तथापि, विभागीय उत्तर केवल स्लैब कलवर्ट, एचपीसी एवं वीसीडब्ल्यू जैसी संरचनाओं के समीप किए गए प्रावधानों तक ही सीमित रहा और लेखापरीक्षा द्वारा उठाए गए मूल मुद्दे पर ध्यान नहीं दिया गया।

#### 4.4 संयुक्त भौतिक निरीक्षण

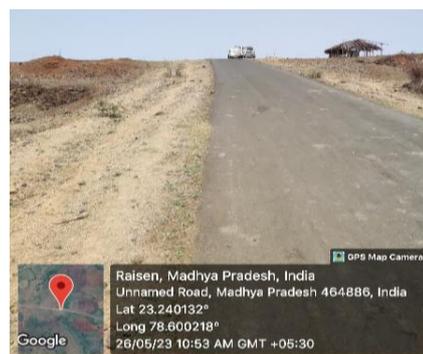
निष्पादन लेखापरीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने नमूना-जाँच किए गए प्रत्येक संभाग के दो सड़कों का संयुक्त भौतिक निरीक्षण (जेपीआई) किया। लेखापरीक्षा टीमों द्वारा विभागीय प्रतिनिधियों<sup>80</sup> के साथ कुल 51 सड़कों का संयुक्त निरीक्षण किया गया। अभिलेखों की जाँच से प्राप्त टिप्पणियों के पूरक के रूप में साक्ष्य संकलन तकनीकों के रूप में जेपीआई का उपयोग किया गया।

जेपीआई के निष्कर्षों का सार नीचे दिया गया है:

##### खड़ी ढाल का निष्पादन

रायसेन संभाग में चांदन-पिपलिया से जूना-रायपुरा मार्ग के खंड-ए के जेपीआई के दौरान, लेखापरीक्षा ने (निर्देशांकों, अक्षांश और देशांतर के आधार पर) पाया कि सड़क का ढलान बहुत तीव्र था क्योंकि लगभग 51 मीटर के हिस्से में लगभग नौ मीटर (380 मीटर - 371 मीटर) की ऊँचाई थी। लेखापरीक्षा जाँच से पता चला कि ढलान लगभग 17 प्रतिशत थी, जबकि निर्दिष्ट आवश्यकता पाँच से सात प्रतिशत (अधिकतम) थी।

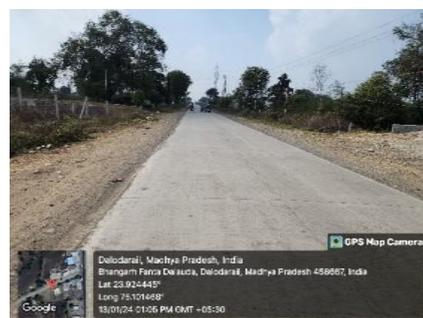
इस प्रकार की डिजाइनिंग के परिणामस्वरूप सड़क पर अत्यधिक असुरक्षित और दुर्घटना-संभावित क्षेत्र का निर्माण हुआ।



[चांदन-पिपलिया से जूना-रायपुरा, रायसेन,]

##### सड़क फर्नीचर मद का गैर-निष्पादन

सात संभागों<sup>81</sup> में 10 सड़कों के जेपीआई के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि रोड फर्नीचर और रिफ्लेक्टराइजिंग ग्लास बीड्स के साथ हॉट एप्लाइड थर्मोप्लास्टिक कंपाउंड से रोड मार्किंग की वस्तुओं का कार्यान्वयन नहीं किया गया था। लेन लाइन, क्रॉसवॉक और स्टॉप लाइन जैसे रोड मार्किंग यातायात के मार्गदर्शन और नियमन में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं।



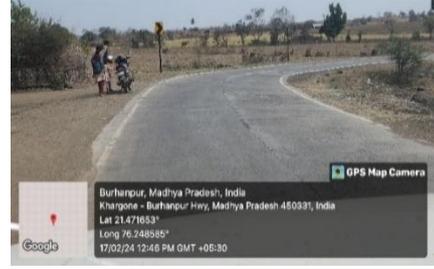
[भोगड़-दलौदा-सीतामऊ मार्ग, मंदसौर]

<sup>80</sup> संबंधित संभाग के कार्यपालन यंत्री या एसडीओ, उनकी उपलब्धता के अनुसार।

<sup>81</sup> भोपाल, बुरहानपुर, जबलपुर, खरगोन, मंदसौर, रीवा और शिवपुरी।

### मोड़ों पर कैरिजवे का चौड़ीकरण

तीन संभागों<sup>82</sup> में तीन सड़कों की जेपीआई के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि मोड़ों पर कैरिजवे को अपेक्षित अतिरिक्त चौड़ाई प्रदान नहीं की गई थी।



[आसीरागढ़-धुलकोट-घाटाखेड़ी-पंधाना दुल्हार तथा धुलकोट से कमालखेड़ा मार्ग, बुरहानपुर]

### एप्रोच स्लैब का अवमानक निष्पादन

लेखापरीक्षा में पाया गया कि पाँच में से चार स्लैब कलवर्ट में एप्रोच स्लैब और लेवलिंग कोर्स की अनुचित मोटाई के कारण एप्रोच स्लैब पूरी तरह क्षतिग्रस्त हो गए थे, जबकि शेष एक स्लैब में एम 15 का एप्रोच स्लैब और लेवलिंग कोर्स भी पूरा नहीं किया गया था। स्थिति गंभीर रूप से खराब हो चुकी है और गंभीर जोखिम पैदा कर रही है, इसलिए विनिर्देशों के अनुसार तत्काल पुनर्निर्माण आवश्यक है। यह और भी महत्वपूर्ण हो जाता है क्योंकि यह एक ईपीसी परियोजना है, जिसे सीआरएफ के तहत वित्त पोषित किया गया है। इस सड़क पर कुल ₹ 15.02 करोड़ खर्च किए गए हैं। वर्तमान स्थिति: परित्यक्त।



[पिछोर दिनारा सड़क, शिवपुरी]

### नवनिर्मित सड़क की सतह का क्षरण

चार संभागों<sup>83</sup> (फ्लेक्सिबल पेवमेंट) में पाँच सड़कों की जेपीआई के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि डीबीएम और बीसी परतें पूरी तरह से नष्ट हो गई थीं; इसलिए, पुनर्निर्माण की आवश्यकता थी। यह देखना अप्रत्याशित था कि ये सड़कें हाल ही में बनकर तैयार हुई थीं। हाल ही में बनकर तैयार हुई सड़कों की स्थिति में तेजी से गिरावट अवमानक कार्य का संकेत है।



[सल्लाबरू-रामपुरा तिगाड्डा सड़क, रायसेन]

### नवनिर्मित सड़क की सतह का क्षरण

नौ संभागों (रिजिड पेवमेंट)<sup>84</sup> में 12 सड़कों के जेपीआई के दौरान, लेखापरीक्षा ने पेवमेंट पर दरारें देखीं। सड़क की धातु खुली और बिना ढंके हुए पाई गई। जब सड़क पर एक छोटी सी दरार बन जाती है, तो उसे बंद करने में देरी से समय के साथ आकार और खतरा बढ़ सकता है। निरंतर यातायात क्षतिग्रस्त सतह पर लगातार दबाव डालता है। इसके अतिरिक्त, सड़क पर बारिश के पानी और नमी से खुलने की चुनौती भी बनी रहती है। इसलिए, लॉगिट्यूडिनल जोड़ों को तुरंत स्टेपल करने की आवश्यकता थी।

ये दोष संभवतः आवश्यक आवृत्ति पर परीक्षण न करने, क्यूब और कोर टेस्ट न करने, आवश्यक मात्रा में खपत सुनिश्चित करने के लिए उपयोग किए गए सीमेंट के बिलों का सत्यापन किए बिना सीमेंट कार्य निष्पादित करने, तथा खराब कार्य के कारण उत्पन्न हुए होंगे।



[नरसिंहपुर-केरापानी सड़क, नरसिंहपुर]

<sup>82</sup> भोपाल, बुरहानपुर और उज्जैन।

<sup>83</sup> अलीराजपुर, इंदौर, रायसेन और विदिशा।

<sup>84</sup> बैतूल, छतरपुर, इंदौर, नरसिंहपुर, रायसेन, रीवा, सतना, सीहोर और सिंगरौली।

### स्लैब कल्वर्ट और छोटे पुलों में जलमार्गों का अवरोध

चार संभागों<sup>85</sup> में पाँच सड़क परियोजनाओं की जेपीआई के दौरान, लेखापरीक्षा में पाया गया कि उत्खनन या ध्वस्त सामग्री के डंपिंग के कारण संरचनाओं के जलमार्ग अवरोध हो गए थे। भारी वर्षा और बाढ़ की स्थिति में, इससे जलभराव की स्थिति पैदा हो सकती है और जल स्तर बढ़ सकता है, जिससे क्रॉस-ड्रेनेज संरचनाएँ ओवरफ्लो हो सकती हैं।



[मंदसौर - संजीत, मंदसौर]

### ग्रूव कटिंग में विलंब

बुधनी संभाग में शाहगंज-बनेटा से सुदानिया सड़क के चल रहे कार्य की जेपीआई के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि सड़क की प्रारंभिक पहुंच (चौ. 00 और चौ. 1000 मीटर के बीच) में ग्रूव कटिंग का कार्य लगभग चार महीने बीत जाने के बाद किया जा रहा था, जिससे ग्रूव कटिंग का कार्य निष्फल हो गया क्योंकि इस समय तक पेवमेंट पूरी तरह से मजबूत हो चुका होता है और कठोर हो जाता है।



[शाहगंज-बनेटा से सुदानिया सड़क, बुधनी]

### सड़क पर लॉगिट्यूडिनल गैप

11 संभागों<sup>86</sup> में 14 सड़कों की जेपीआई के दौरान, लेखापरीक्षा ने लॉगिट्यूडिनल जोड़ों में लगभग तीन से चार इंच के गैप के उदाहरण देखे। ये गैप गंभीर खतरे पैदा कर सकते हैं और दुर्घटनाओं का कारण बन सकते हैं। ये दोष ठेकेदारों द्वारा तकनीकी कर्मियों की तैनाती न करने, इलेक्ट्रॉनिक सेंसर वाले स्लिप फॉर्म पेपर के बिना किए गए पीक्यूसी कार्य और अवमानक कार्य की खराब निगरानी के कारण उत्पन्न हुए होंगे।



[बनखेड़ी-उमरधा-सांडिया सड़क मार्ग, नर्मदापुरम]

बिटुमिनस सड़कों की तुलना में सीसी सड़कें ज्यादा महंगी होती हैं। आईआरसी विनिर्देशों के अनुसार, सीसी सड़कों की डिजाइन लाइफ 30 वर्ष है, लेकिन साइट पर लॉगिट्यूडिनल जोड़ में विकसित गैप सड़कों की डिजाइन लाइफ और स्थायित्व पर सवालिया निशान लगाता है।

### शोल्डर का अवमानक निर्माण

शोल्डर बाहरी लेन के बाहर पेवमेंट की एक पट्टी होती है; यह यातायात द्वारा आपातकालीन उपयोग के लिए और वाहनों के भार से पेवमेंट के किनारों को होने वाले नुकसान को कम करने के लिए प्रदान की जाती है। शोल्डर में किसी भी प्रकार की धंसाव से पेवमेंट के किनारे पर एक गैप बन जाएगा।



[झुकेहि स्टेशन रोड, सतना]

13 संभागों<sup>87</sup> में 16 सड़कों की जेपीआई के दौरान, लेखापरीक्षा ने विभिन्न चनेज पर शोल्डर के धंसने के उदाहरण देखे, जिन्हें दुर्घटनाओं और आगे की गिरावट से बचने के लिए तत्काल सुधार की आवश्यकता थी। ये दोष संभवतः आवश्यक आवृत्ति पर अनिवार्य परीक्षण न करने, 250 मिलीमीटर से अधिक की एकल परत में हार्ड शोल्डर के कार्यान्वयन और खराब कार्य के कारण उत्पन्न हुए होंगे।

<sup>85</sup> मंदसौर, नरसिंहपुर, रायसेन और शिवपुरी।

<sup>86</sup> बैतूल, भोपाल, देवास, नर्मदापुरम, नरसिंहपुर, सागर, सतना, सीहोर, सिंगरौली, उज्जैन, विदिशा।

<sup>87</sup> रायसेन, अलीराजपुर, बैतूल, बुधनी, बुरहानपुर, ग्वालियर, जबलपुर, नरसिंहपुर, रीवा, सागर, सतना, सिंगरौली और विदिशा।

### क्रैश बैरियर के मुद्दे

सड़क सुरक्षा के लिए क्रैश बैरियर बेहद ज़रूरी हैं, ये वाहनों को सड़क से भटककर खतरनाक इलाकों में जाने से रोकते हैं। ये टक्कर के बल को अवशोषित और विकेपित करते हैं, दुर्घटना की गंभीरता को कम करते हैं और चोटों को न्यूनतम रखते हैं।

**क्षतिग्रस्त क्रैश बैरियर** चार संभागों में चार सड़कों की जेपीआई के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि कुछ स्थानों पर क्रैश बैरियर गंभीर रूप से क्षतिग्रस्त हो गए थे तथा जमीन पर खुले पड़े थे।

**क्रैश बैरियर्स का एंकरिंग न करना** उचित एंकरिंग और अंतिम ट्रीटमेंट के बिना, ऐसे इम्पैक्ट के दौरान बैरियर अपेक्षित रूप से कार्य नहीं कर सकता। एंकरिंग यह भी सुनिश्चित करती है कि ये अंतिम ट्रीटमेंट स्थिर और कार्यात्मक रहें।

ग्वालियर और उज्जैन संभागों में क्रमशः शिवपुरी लूप रोड से डबरा रोड और नागदा बेरछा राजला टुटियाखेड़ी कोविल स्ट्रीट पंथपिपलोधा ताल रोड की जेपीआई के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि क्रैश बैरियरों को एंकरिंग प्रदान नहीं की गई थी।



[नागदा-बेर्चा-राजला-टुटियाखेड़ी-कोविल स्ट्रीट-पंथपीपलोधा-ताल मार्ग]

## 4.5 निष्कर्ष

सड़क सुरक्षा एक अत्यंत महत्वपूर्ण मुद्दा है। लोक निर्माण विभाग, अवमानक सड़क सुरक्षा मानदंडों का पालन करके, खराब डिजाइन वाले बुनियादी ढाँचे, अपर्याप्त संकेतों और उपेक्षित रख-रखाव के माध्यम से वाहन चालकों की सुरक्षा से समझौता कर रहा है। यह लापरवाही जोखिम को बढ़ाती है, जिससे सभी के लिए सुरक्षित सड़कें सुनिश्चित करने के लिए कड़े मानकों और जवाबदेही की तत्काल आवश्यकता को रेखांकित करती है।

जेपीआई इस निष्पादन लेखापरीक्षा में उजागर की गई लेखापरीक्षा टिप्पणियों का समर्थन करते हैं। विभाग लगातार कार्यकुशलता की निगरानी करने में विफल रहा है, जिसके परिणामस्वरूप अवमानक कार्य हुए हैं। इन सबका सड़क जीवन के साथ-साथ वाहन चालकों की सुरक्षा पर भी असर पड़ रहा है।

## 4.6 अनुशंसाएं

अनुशंसा की जाती है कि:

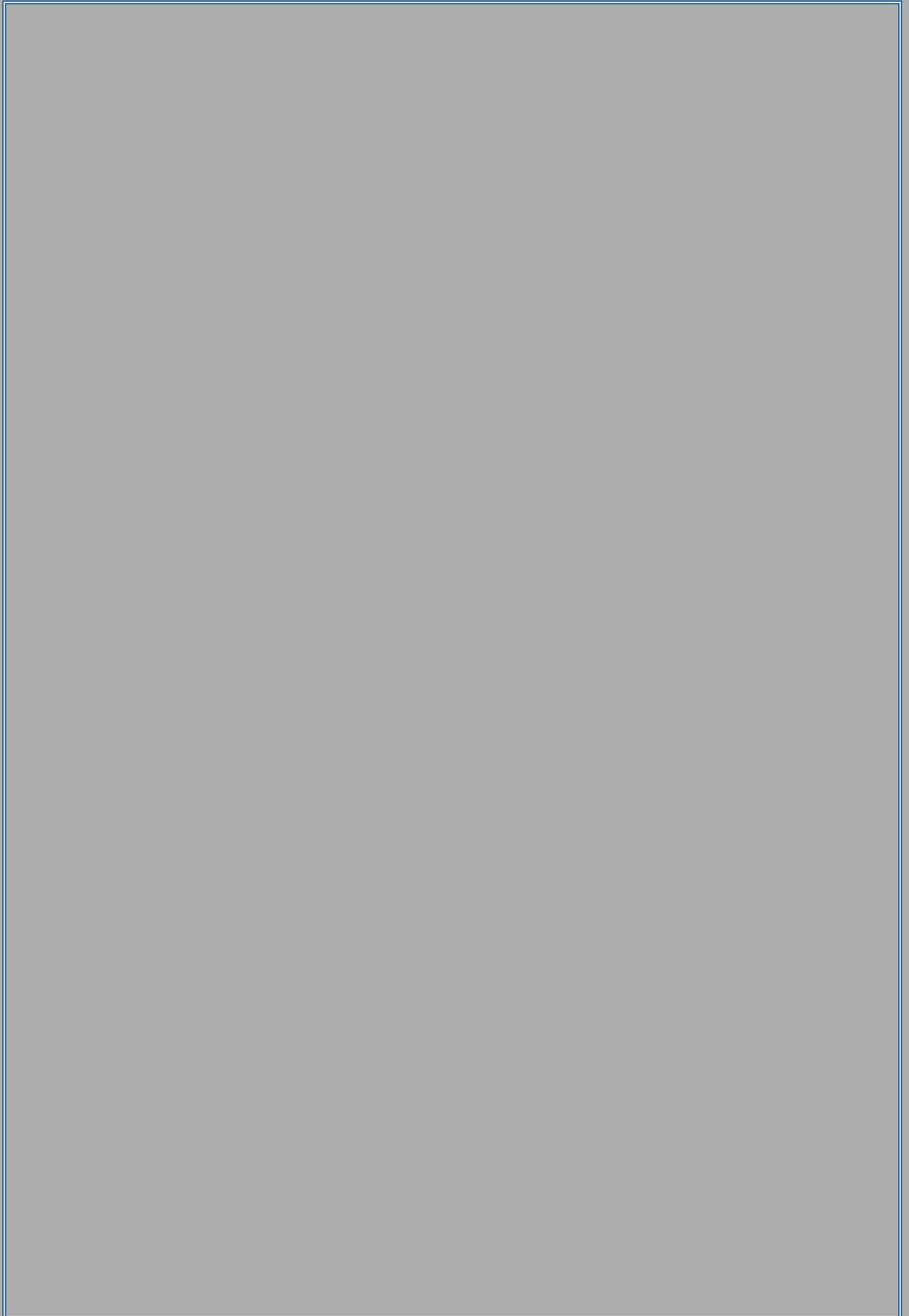
- लोक निर्माण विभाग को सभी परियोजनाओं के लिए अनुबंध पर हस्ताक्षर की तिथि से 30 दिनों के भीतर फील्ड प्रयोगशालाओं की स्थापना अनिवार्य करनी चाहिए, एनएबीएल/विभागीय प्रयोगशालाओं में कम से कम 20 प्रतिशत सामग्री परीक्षण सुनिश्चित करना चाहिए तथा विलंब की स्थिति में दंड की वसूली करनी चाहिए। अनुपालन की मासिक निगरानी मुख्य अभियंता (सीई) द्वारा की जानी चाहिए।
- आईआरसी: 35:2015 के अनुरूप सड़क चिन्हांकन तथा सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा निर्दिष्ट क्रैश बैरियर 100 प्रतिशत एमडीआर पर स्थापित किए जाने चाहिए तथा दुर्घटना जोखिम को कम करने के उद्देश्य से प्रमुख अभियंता द्वारा प्रतिवर्ष सड़क सुरक्षा लेखापरीक्षा कराया जाना चाहिए।

- विभाग को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि ठेकेदारों से एज-बिल्ट ड्रॉइंग एवं वीडियो रिकॉर्डिंग समय पर प्राप्त की जाए तथा परियोजना के समापन से पूर्व उनकी सटीकता का विभाग द्वारा सत्यापन किया जाए। विलंब या प्रस्तुत न किए जाने की स्थिति में अनुपालन सुनिश्चित करने तथा परियोजना की गुणवत्ता की सुरक्षा हेतु दंडात्मक कार्रवाई की जानी चाहिए।
- विभाग को स्वीकृति से पूर्व क्यूब परीक्षण मानकों के कड़ाई से अनुपालन सुनिश्चित करना चाहिए, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय/ आईआरसी दिशा-निर्देशों के अनुसार अवमानक गुणवत्ता के कंक्रीट के लिए भुगतान में कटौती करनी चाहिए तथा जवाबदेही सुनिश्चित करने हेतु स्वीकृति संबंधी टिप्पणियों, तिथियों एवं चेनेज सहित विस्तृत परीक्षण अभिलेख संधारित करने चाहिए।

---

## अध्याय v: निष्कर्ष एवं अनुशंसाएं

---



## अध्याय -V: निष्कर्ष एवं अनुशासन

### 5.1 संक्षेप में

मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग (लोक निर्माण विभाग) का 2018-19 से 2022-23 की पाँच वर्षीय अवधि को आच्छादित करने वाला निष्पादन लेखापरीक्षा यह दर्शाता है कि विभाग में कई प्रणालीगत कमियाँ एवं परिचालनगत चूकें विद्यमान हैं, जो राज्य के महत्वपूर्ण सड़क अवसंरचना के विकास एवं अनुरक्षण को प्रभावित कर सकती हैं। विभाग समयबद्ध, लागत-प्रभावी तथा सुरक्षित सड़क नेटवर्क उपलब्ध कराने में अपेक्षित स्तर तक सफल नहीं रहा।

लोक निर्माण विभाग भौतिक लक्ष्यों को पूरा करने में असमर्थ रहा है, और जांच किए गए कई परियोजनाओं में महत्वपूर्ण विलंब देखा गया। दीर्घकालिक मास्टर प्लान के अभाव के कारण परियोजनाओं की प्राथमिकता अकस्मात और अव्यवस्थित रही, जिससे अक्सर आर्थिक व्यवहार्यता की अनदेखी हुई और भूमि एवं मंजूरी संबंधी समस्याओं के समाधान न होने के कारण कार्य ठप हो गए। वित्तीय प्रबंधन भी समान रूप से चिंताजनक रहा, जिसमें धन का लगातार अधोगमन और संसाधनों का अनुचित उपयोग देखा गया। निविदा प्रक्रियाओं में स्थापित नियमों का पालन न होने के कारण अर्हता रहित और यहां तक कि ब्लैकलिस्टेड ठेकेदारों को अनुबंध दिलाने की स्थिति बनी, जिससे पारदर्शिता और निष्पक्षता से समझौता हुआ है।

क्रियान्वयन और गुणवत्ता नियंत्रण विभाग के कमजोर प्रदर्शन को और स्पष्ट रूप से दर्शाते हैं। अवमानक सामग्री, अपर्याप्त परीक्षण और विनिर्देशों का पालन न करने के कारण सड़कें समय से पहले खराब हो सकती हैं और अपेक्षित/उपयोगी डिजाइन जीवन तक टिकाऊ नहीं रहेंगी। सड़क सुरक्षा, जो कि एक महत्वपूर्ण सार्वजनिक चिंता है, की अनदेखी की गई है, जिसमें चिन्हांकन, बैरियर और संकेतों की कमी देखी गई। संयुक्त भौतिक निरीक्षणों ने इन मुद्दों को रेखांकित किया/पुष्टि की, जिससे असुरक्षित डिजाइन और संरचनात्मक दोष उजागर हुए, जो यात्रियों के लिए लगातार जोखिम उत्पन्न करते हैं।

योजना के सभी चरणों (पूर्ण होने तक) में प्रणालीगत कमियाँ यह संकेत देती हैं कि ये कमियाँ संस्थागत रूप से जड़ जमा चुकी हैं। कमजोर निगरानी और अनियमित पर्यवेक्षण के कारण ये चूकें लगातार बिना रोक-टोक जारी रही हैं। ये कमियाँ न केवल सार्वजनिक सुरक्षा और अवसंरचना की टिकाऊपन को खतरे में डालती हैं, बल्कि लोक निर्माण विभाग की सार्वजनिक निधियों का कुशल, आर्थिक और प्रभावी उपयोग करने की क्षमता पर जनता का विश्वास भी कमजोर कर सकती हैं।

लोक निर्माण विभाग को सही योजना, पारदर्शी प्रक्रियाएँ और मजबूत गुणवत्ता आश्वासन अपनाना अनिवार्य है। लेखापरीक्षा द्वारा प्रस्तावित निम्नलिखित संक्षिप्त अनुशासन परिवर्तन के लिए एक रोडमैप प्रदान करती हैं। इन अनुशासनों को तत्परता और जवाबदेही के साथ लागू करना आवश्यक है, ताकि मध्यप्रदेश की सड़कें सुरक्षित, टिकाऊ और आर्थिक रूप से व्यवहार्य बन सकें और नागरिकों की आवश्यकताओं को प्रभावी रूप से पूरा कर सकें।

## 5.2 अनुशंसाओं का सारांश

लेखापरीक्षा प्रणालीगत कमियों को दूर करने के लिए निम्नलिखित कार्रवाइयों की अनुशंसा करता है:

लोक निर्माण विभाग को नवीनतम दिशा-निर्देश, आदेश आदि को समाहित करके मध्यप्रदेश वर्क्स नियमावली को अद्यतन करने के लिए तत्काल कदम उठाने चाहिए।

लोक निर्माण विभाग को लाभ-लागत अनुपात (बीसीआर) विश्लेषण के आधार पर सड़क परियोजनाओं की प्राथमिकता तय करते हुए 10-वर्षीय मास्टर प्लान को अंतिम रूप देना चाहिए, ताकि आर्थिक व्यवहार्यता और व्यवस्थित विस्तार सुनिश्चित हो और इसे शासन द्वारा निगरानी में रखा जाए। उन्नयन कार्य केवल सड़क के इतिहास का उचित मूल्यांकन करने के बाद ही शुरू किए जाने चाहिए।

लोक निर्माण विभाग को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि मर्दे सही ढंग से बीओक्यू में सम्मिलित हों और निविदाएँ वैध समितियों के माध्यम से संचालित की जाएँ, जिनका अनुपालन प्रमुख अभियंता द्वारा अर्धवार्षिक रूप से जाँचा जाए। डीपीआर परामर्शदाता द्वारा तैयार किए गए अनुमानों की त्रुटियों के लिए पुनः जाँच की जानी चाहिए। अनुबंध आवंटन के बाद अनुमानों में किसी भी महत्वपूर्ण संशोधन की स्थिति में शासन स्तर पर पूरी तरह से जाँच की जानी चाहिए।

शासन को उन अधिकारियों पर कार्रवाई करनी चाहिए जिन्होंने लेखापरीक्षा द्वारा मांगी गई निविदा फाइलें (58 प्रतिशत) प्रस्तुत नहीं की हैं।

लोक निर्माण विभाग को प्रगति को ट्रैक करने, समय पर कार्य प्रारंभ सुनिश्चित करने और केवल भौतिक सत्यापन के पश्चात ही पूर्णता प्रमाण-पत्र जारी करने हेतु डिजिटल परियोजना निगरानी प्रणाली लागू करनी चाहिए। अनियमितताओं को समाप्त करने के लिए प्रमुख अभियंता द्वारा त्रैमासिक/अर्धवार्षिक समीक्षा भी की जानी चाहिए।

लोक निर्माण विभाग को सभी परियोजनाओं के लिए अनुबंध पर हस्ताक्षर की तिथि से 30 दिनों के भीतर क्षेत्र प्रयोगशालाओं की स्थापना अनिवार्य करनी चाहिए, एनएबीएल/विभागीय प्रयोगशालाओं में कम से कम 20 प्रतिशत सामग्री परीक्षण सुनिश्चित करना चाहिए और विलंब की स्थिति में जुर्माना वसूलना चाहिए, जिसका अनुपालन मासिक रूप से मुख्य अभियंता द्वारा ट्रैक किया जाएगा। अवमानक कार्यों के लिए प्राधिकरण अभियंताओं और ठेकेदारों दोनों पर जुर्माना लगाया जाना चाहिए। 100 प्रतिशत प्रमुख जिला सड़कों पर आईआरसी : 35:2015 के अनुरूप सड़क चिन्हांकन और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) द्वारा निर्दिष्ट क्रैश बैरियर स्थापित किए जाने चाहिए तथा दुर्घटना जोखिम कम करने के लिए प्रमुख अभियंता द्वारा वार्षिक सड़क सुरक्षा लेखापरीक्षा कराया जाना चाहिए।

शासन को एक स्वतंत्र समिति गठित करनी चाहिए, जो उन सभी लापरवाहियों और कृत्यों की समीक्षा करे जिनके कारण अधिक भुगतान, अवमानक कार्य, अधिक अनुमान, दोषपूर्ण डिजाइन आदि के रूप में सरकारी खजाने को हानि हुई है, और जवाबदेही तय की जानी चाहिए।

भोपाल  
दिनांक : 14 जनवरी 2026

(राम हित)  
प्रधान महालेखाकार (लेखापरीक्षा-II)  
मध्यप्रदेश

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली  
दिनांक : 15 जनवरी 2026

(के. संजय मूर्ति)  
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक



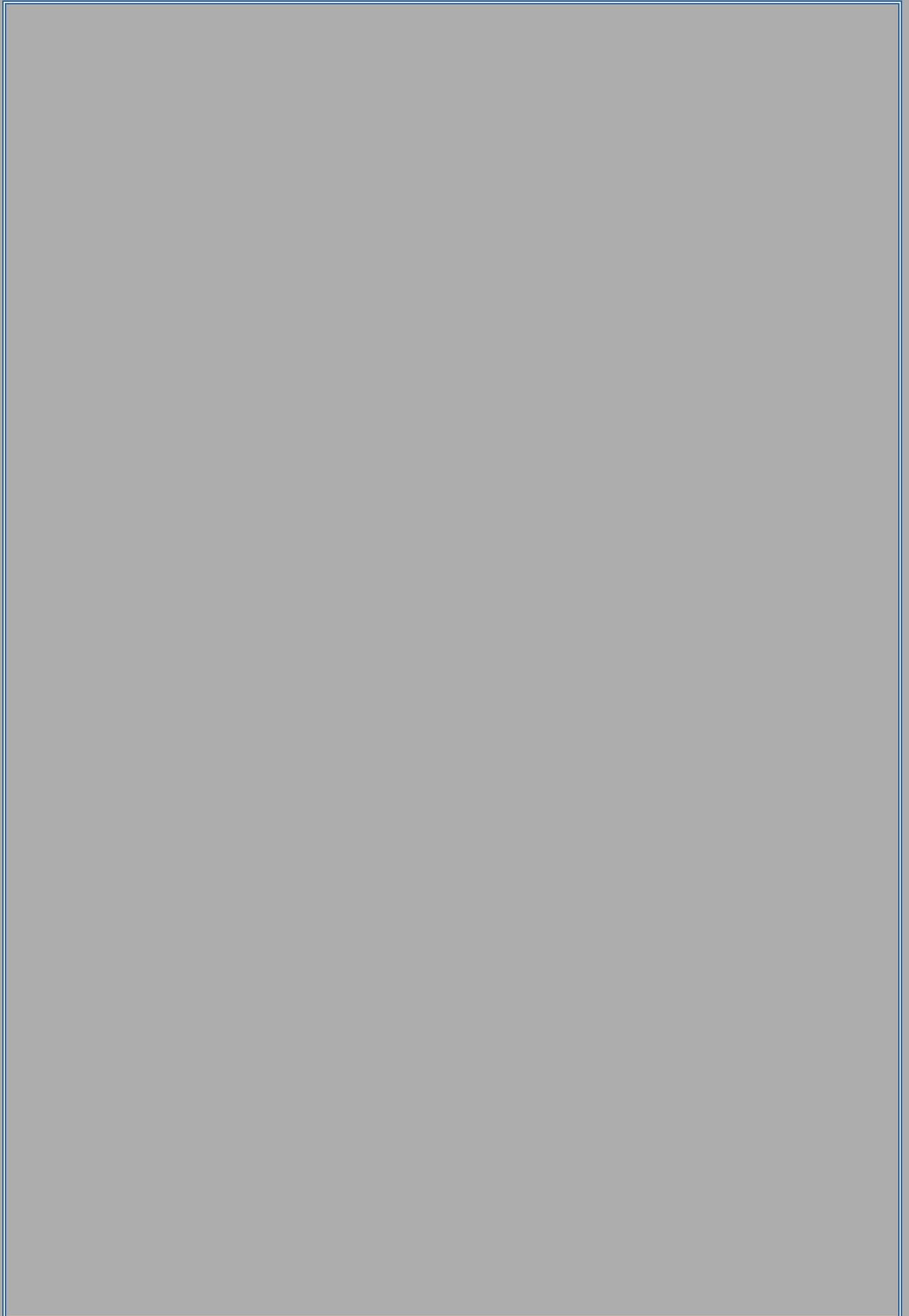
---

---

# परिशिष्ट

---

---



## परिशिष्ट 1.1

### लोक निर्माण विभाग, मध्यप्रदेश का संगठनात्मक चार्ट



परिशिष्ट 1.2

निधियों की अनुपलब्धता के कारण समय में विलंब को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	(बी/आर) संभाग का नाम	कार्य का नाम	अनुबंध संख्या	निविदा प्रतिशत	पूर्ण होने की निर्धारित अवधि	पूर्ण होने की निर्धारित तिथि	पूर्ण होने की वास्तविक तिथि	अंतिम/ समाप्ति भुगतान (₹ लाख में)	फंड की अनुपलब्धता के कारण विलंब
1	छतरपुर	बाजना-नयाखेड़ा-जटाशंकर सड़क का निर्माण 16.99 किमी	71/2018-19	-20.70%	वर्षा ऋतु को छोड़कर 12 महीने	03.02.2020	20.03.2022	773.34	समय विस्तार आदेश में दिन निर्दिष्ट नहीं किए गए
2	छतरपुर	नैनागिरी-मझगुआ घाटी सड़क 6.20 किमी का निर्माण	107/2017-18	-18.81%	वर्षा ऋतु को छोड़कर 08 महीने	19.02.2019	13.06.2021	359.62	समय विस्तार आदेश में दिन निर्दिष्ट नहीं किए गए
3	छतरपुर	नौगांव-बल्देवगढ़ सड़क का सुदृढ़ीकरण 35.90 किमी	03/2018-19	-16.78%	वर्षा ऋतु को छोड़कर 10 महीने	25.06.2019	23.12.2020	1768.56	279 दिन
4	छतरपुर	चंदला-हथोहा-अजयगढ़ सड़क का निर्माण छतरपुर	14/2015-16	-7.77%	वर्षा ऋतु सहित 20 महीने	31.03.2017	31.10.2019	3267.19	समय विस्तार आदेश में दिन निर्दिष्ट नहीं किए गए
5	सागर	अमोदा नयागांव पिपलिया सड़क का निर्माण	59/2018-19	-7.21%	वर्षा ऋतु सहित 10 महीने	12-06-2019	05.03.2022	515.14	386 दिन
6	सागर	दलपतपुर-बरां सड़क का सुदृढ़ीकरण	65/DL/2017-18	-4.25%	वर्षा ऋतु सहित 08 महीने	22.08.2018	29.11.2019	204.63	80 दिन
7	रीवा	हरई प्रताप सिंह पहुंच मार्ग 4 किमी का उन्नयन	286/DL/2012-13	-11.60%	वर्षा ऋतु सहित 06 महीने	03.06.2013	15.06.2018	307.23	146 दिन
8	रीवा	मुंठेठा से मझिगांवां सड़क का निर्माण	146/DL/2018-19	-11.25%	वर्षा ऋतु सहित 12 महीने	22.09.2019	25.07.2022	359.67	679 दिन
9	सतना	झुकेही रेलवे स्टेशन से डेल्ला सड़क तक निर्माण कार्य 43.27 किमी (बीआर)	66/मैहर/2018-19	-7.13%	वर्षा ऋतु सहित 24 महीने	27.09.2020	29.12.2022	5467.49	समय विस्तार आदेश में दिन निर्दिष्ट नहीं किए गए
10	सतना	भुमकहर मुदाहा-तुमिन सड़क का निर्माण, लंबाई 6.40 किमी.	46/2018-19	-20.73%	वर्षा ऋतु सहित 12 महीने	06-08-2019	15.02.2020	347.09	140 दिन
11	सिंगरौली	धीरौली से पुरैनी धीरौली वाया हुडधुल नदी पहुंच मार्ग 4.5 किमी का निर्माण	58/DL/2018-19	-20.10%	वर्षा ऋतु सहित 09 महीने	12.08.2018	15.05.2020	243.88	184 दिन
12	सिंगरौली	कैरा से पौडी सड़क 3 किमी, धानी गांव पहुंच मार्ग 2 किमी, मुदापाली घड़ी सड़क 2 किमी (कुल 7 किमी) का सुदृढ़ीकरण कार्य	09/EE/2018-19	-7.88%	वर्षा ऋतु सहित 04 महीने	25.06.2019	01.02.2023	100.32	66 दिन
13	सिंगरौली	रैला-कानपुरा मार्ग पर 8.80 किमी में बीटी नवीनीकरण कार्य	13/DL/2020-21	-7.90%	वर्षा ऋतु सहित 03 महीने	23.09.2020	27.02.2021	64.39	127 दिन
14	सिंगरौली	सराय बाईपास सड़क का निर्माण, लंबाई 16.80 किमी	119/2019-20,	-10.02%	वर्षा ऋतु सहित 24 महीने	14-11-2021	चल रही परियोजना	1218.58	430 दिन

क्र.सं.	(बी/आर) संभाग का नाम	कार्य का नाम	अनुबंध संख्या	निविदा प्रतिशत	पूर्ण होने की निर्धारित अवधि	पूर्ण होने की निर्धारित तिथि	पूर्ण होने की वास्तविक तिथि	अंतिम/ समाप्ति भुगतान (₹ लाख में)	फंड की अनुपलब्धता के कारण विलंब
15	सिंगरौली	माडा से मझौली सड़क (लंबाई 5.86 किमी) एवं रैला-कानपुरा-बेतरिया सड़क (लंबाई 5.00 किमी) कुल लंबाई 10.86 किमी पर बीटी नवीनीकरण कार्य	99/DL/2019-20	-1.20%	वर्षा ऋतु सहित 06 महीने	29.04.2020	10.4.2021	94.23	346 दिन
16	सिंगरौली	गोरबी मुख्य सड़क से मुहेर पहुंच मार्ग का सुदृढ़ीकरण कार्य 7.00 किमी	58/EE/2017-18	-7.59%	वर्षा ऋतु सहित 06 महीने	18.06.2018	28.02.2019	109.12	120 दिन
17	अलीराजपुर	महेद्र से डोबानिया-फलिया सड़क का निर्माण, लंबाई 3.00 किमी	07/AJ/ 2020-21	-16.32%	वर्षा ऋतु सहित 10 महीने	17-05-2021	15-04-2023	400.71	60 दिन
18	अलीराजपुर	अमखुट-काठीवाड़ा सड़क का निर्माण, लंबाई 9.20 किमी	09/DL/2013-14	-1.01%	वर्षा ऋतु सहित 15 महीने	31.08.2014	30.07.2018	697.69	260 दिन
19	अलीराजपुर	बरझर मुख्य सड़क से कोरियापान सड़क की लंबाई 3.50 किमी एवं छोटीपोल से सेजवाड़ा (बड़ा खुटाज) सड़क की लंबाई 5.30 किमी का निर्माण	01/AJ/ 2020-21,	-13.84%	वर्षा ऋतु सहित 12 महीने	03-05-2021	02-12-2021	599.14	146 दिन
20	जबलपुर	घुघरी हीरापुर नीची सड़क की लंबाई 5.68 किमी और देवरी पुरानी से खेरुआ सड़क की लंबाई 2.15 किमी का निर्माण	12/DL/ 2020-21/02-06-2020	-22.51%	वर्षा ऋतु सहित 14 महीने	15-08-2021	14-07-2022	388.25	283 दिन
21	जबलपुर	महागांव-पिंडराई सड़क का सुदृढ़ीकरण, लंबाई 5.00 किमी	121/DL/ 2017-18/15-02-2018	-8.87%	वर्षा ऋतु को छोड़कर 04 महीने	14-06-2018	21-03-2022	268.62	331 दिन
22	जबलपुर	कटंगी लामी सड़क का निर्माण 1.80 कि.मी	53/2018-19	-3.70%	वर्षा ऋतु सहित 06 महीने	28.02.2019	30.07.2021	114.06	390 दिन
23	नरसिंहपुर	बरमान-तेदूखेड़ा सी.सी. सड़क का निर्माण, लंबाई 23.26 किमी.	23/DL/2017-18	-13.72%	वर्षा ऋतु सहित 20 महीने	13.04.2019	05.10.2021	2681.42	46 दिन
24	सीहोर	भोपाल नाका-जमोनिया सेमराडांगी सड़क	07/2016-17	-14.20%	वर्षा ऋतु सहित 20 महीने	18-05-2016	17.01.2018	161.24	766 दिन
25	विदिशा	ग्रंट बाला बेरखेड़ा सगोड़ा पटैरिया करेला अमोदा सड़क	14/DL/2018-19	-6.59%	वर्षा ऋतु को छोड़कर 04 महीने	04-02-2019	27.03.2021	170.62	185 दिन
26	बुधनी	फुलदा से मुरहा मथनी सड़क वाया नीनोर नर्मदा घाट सड़क का निर्माण लंबाई 13.40 किमी (सीसी सड़क)	61/D/2017-18	-11.37%	वर्षा ऋतु सहित 18 महीने	15-07-2019	31-12-2021	1701.05	247 दिन
27	बुधनी	ग्राम भड़कुल से संगोनिया-भोपाल मुख्य सड़क	33/2017-18	-18.01%	वर्षा ऋतु सहित 12 महीने	20-11-2018	31-08-2019	471.49	90 दिन

लोक निर्माण विभाग द्वारा मध्यप्रदेश में सड़कों के विकास पर निष्पादन लेखापरीक्षा

क्र.सं.	(बी/आर) संभाग का नाम	कार्य का नाम	अनुबंध संख्या	निविदा प्रतिशत	पूर्ण होने की निर्धारित अवधि	पूर्ण होने की निर्धारित तिथि	पूर्ण होने की वास्तविक तिथि	अंतिम/ समाप्ति भुगतान (₹ लाख में)	फंड की अनुपलब्धता के कारण विलंब
28	ग्वालियर	नोलखा-सोनसा सड़क का सुदृढीकरण कार्य	06/SAC/2018-19	-23.71 %	वर्षा ऋतु सहित 12 महीने	01.06.2019	चल रही परियोजना	362.17	11 महीने
29	नर्मदापुरम	बाबई-बागरा-नसीराबाद तक नर्मदा ब्रिज सड़क का निर्माण	41/DL of 2017-18	-16.00	वर्षा ऋतु सहित 24 महीने	23-07-2019	28-07-2022	3,890.54	34 महीने 6 दिन
30	उज्जैन	खेड़ा खजुरिया से मकला फांटा वाया धानोदिया पाडीखेड़ा निपानिया राजू, हनुमान चोपाई, नागपुर, मालीखेड़ी जरदा सड़क का निर्माण	63/SAC/2018-19	-18.69	वर्षा ऋतु सहित 18 महीने	22-02-2020	चल रही परियोजना	1,693.72	ठेकेदार द्वारा कोई समय विस्तार नहीं मांगा गया
31	बुरहानपुर	सिंगोट मोरधाड, गंधवा से पाडलिया सड़क किमी 22/2 से 31/4 का सुदृढीकरण	16/DL/2018-19	-5.85	वर्षा ऋतु सहित 12 महीने	17-06-2019	20-07-2023	249.35	03 महीने
32	मन्दसौर	मालखेड़ा चंदवासा सड़क पर 0 किमी से 12.60 किमी में बीटी नवीनीकरण	12/2018-19 दिनांक 17.05.2018	-13.21	वर्षा ऋतु को छोड़कर छह महीने	16-03-2019	01-07-2020	154.49	85
33	भोपाल	गोल अमरावत, मंडीदीप सड़क से पचामा, बधोरी होते हुए सड़क के चौड़ीकरण और उन्नयन का निर्माण	41/2017-18 दिनांक 31.07.2017	-10.35	वर्षा ऋतु सहित 20 महीने	30-03-2019	12-08-2021	2756.64	नहीं दर्शाया गया
<b>17 संभाग</b>				<b>कुल</b>				<b>31,961.68</b>	

## परिशिष्ट 1.3

## अवास्तविक अनुमान के कारण राजकोष पर अतिरिक्त बोझ दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध संख्या	तकनीकी स्वीकृति	कम मात्रा में निष्पादित या निष्पादित नहीं की गई मदों की संख्या	राशि (₹ में)	गैर-बीओक्यू मदों की संख्या या अधिक मात्रा में निष्पादित	राशि (₹ में)
1.	सीहोर	सोया चौपाल- हाउसिंग बोर्ड कॉलोनी	08/2016-17	2,982.39	0	0	7	79,91,285
2.		भोपाल नाका से सेमरा दांगी सड़क	07/2016-17	3,817.00	11	-60,81,326	7	6,03,77,358
3.		मैना कुरावर सड़क	60/2016-17	9,68.36	0	0	5	10,63,358
4.	विदिशा	कुरवाई से बामोरा सड़क	43/2018-19	829.95	2	-59,92,862	7	25,34,277
5.		बसौदा बरेठ उदयपुर सड़क	13/DL/2021-22	307.71	0	0	3	20,90,755
6.		एनएच-86 घतुरिया हवेली से ढोलखेड़ी सड़क	56 DL/2015-1	1,728.63	0	0	9	7,84,86,181
7.	बैतूल	शाहपुर-भयावाड़ी सड़क	05/2018-19	177.49	16	-58,86,527	0	47,51,101
8.	रतलाम	सैलाना-शिवगढ़-रावटी-रानीसिंग सड़क	39/2015-16	4,786.25	10	-2,82,53,362	51	11,61,57,663
9.		रतलाम रिंगसड़क (बजली से मोंग्रोल फांटा होते हुए वरोठ माताजी मंदिर और झाबुआ सड़क) का निर्माण	24/2020-21	3,295.29	7	-1,28,63,999	22	9,95,12,554
10.	नर्मदापुरम	बुधवाड़ा-मुडियाखेड़ा सड़क	29/ 2018-19	2,862.74	0	0	3	15,46,52,324
11.	बुधनी	जामोनिया पर पांडागाव	23/2017-18	3,840.42	25	-3,11,76,787	6	1,27,73,974
12.	शिवपुरी	मायापुर खनियाधाना गुदर सड़क	14/2016-17	4,753.90	7	-68,89,471	44	10,94,29,537
13.	उज्जैन	मक्सी-तराना-रूपाखेड़ी सड़क	78/2017-18	9,391.05	1	-17,66,939	2	1,03,85,253
14.	ग्वालियर	दोरांग से भंवरपुर सड़क	196/DL/ 2018-19	1,202.73	0	0	11	1,32,95,049
15.	सिंगरौली	सराय बाईपास सड़क	119/2019-20	1,669.64	14	-9,23,89,420	0	0
		<b>कुल</b>			<b>93</b>	<b>-19,13,00,693</b>	<b>177</b>	<b>67,35,00,669</b>

## परिशिष्ट 2.1

### सड़कों के अनावश्यक चौड़ीकरण के कारण अतिरिक्त लागत दर्शाने वाला विवरण

पैकेज संख्या	एमडीआर संख्या	सड़क का नाम	निष्पादित लंबाई (किमी)	पीसीयू (15 साल का डिजाइन)	सड़क का विवरण (चौड़ाई + 2 × शोल्डर)
पैकेज 01	एमपी-एमडीआर-26-01	गोगापुर से लसोडियागोयल वाया बापैया-कोयल-झुटावाड-डोंगरिया-घाटपिलिया रणयारापीरअरनियादम-मकल - लसोडियागोयल	38.510	3,000	5.5 m + 2 × 2.25 m
	एमपी-एमडीआर-26-05	कंचनखेड़ी भोला बंजारी, श्रीदास गोधरा सड़क	13.970	3,358	5.5 m + 2 × 2.25 m
पैकेज 05	एमपी-एमडीआर-50-07	बीड-शेलजा-सेल्दा-संत सिंगाजी पुल-चारखेड़ा- चनेरा-बाई-पिपलानी	30.400	1,578	5.5 m + 2 × 2.25 m
	एमपी-एमडीआर-50-23	पंधाना-निहाल-बड़ी-डाभी-पश्चिम निमाड़ सीमा सड़क	17.870	3,914	5.5 m + 2 × 2.25 m
	एमपी-एमडीआर-50-24	पंधाना-अरूड-बोरगांव सड़क	19.000	3,165	5.5 m + 2 × 2.25 m
	एमपी-एमडीआर-50-26	पिपलौदा- कुमठा-भीलखेड़ी-सराय-कैमरा-डोंगरगांव-बोरगांव सड़क	17.990	3,405	5.5 m + 2 × 2.25 m
पैकेज 06	एमपी-एमडीआर-49-10	रोडिया - उमरिया - बनगांव - मुल्थान - बोरावा - बिथेर - बेसरकुंड - सिंगुन - माल्टार - मदरानिया - खुरमपुरा	63.820	1,816	5.5 m + 2 × 2.25 m
	एमपी-एमडीआर 49-09	बड़ी-खामखेड़ा-मुल्थान-गोगावा-मोहम्मदपुरा-घुगरिया खेड़ी-रूपखेड़ा सड़क	29.675	2,688	5.5 m + 2 × 2.25 m
	एमपी-एमडीआर 49-15	खरगोन - कुम्हारखेड़ा - उमरखाली - धूलकोट	26.080	3,048	5.5 m + 2 × 2.25 m
पैकेज 09	एमपी-एमडीआर-26-07	कररिया-अरोन-व्याहा- गोलारघाटी सड़क	15.255	3,686	5.5 m + 2 × 2.25 m
	एमपी-एमडीआर-26-01	महाराजपुर-शनिचरा एवं पुरानी जेल से शनिचरा सड़क	16.000	3,686	5.5 m + 2 × 2.25 m
	एमपी-एमडीआर-26-05	रंगवा- देवगढ़-गिजोर्गा- जिगनिया सड़क	28.900	3,388	5.5 m + 2 × 2.25 m
पैकेज 12	एमपी-एमडीआर-29-19	बरखेड़ी शायर बामोरा परासी खामखेड़ा	15.994	2,691	5.5 m + 2 × 2.25 m
	एमपी-एमडीआर-29-01	देवपुर मुगलसराय सड़क की लंबाई	10.700	3,002	5.5 m + 2 × 2.25 m
	एमपी-एमडीआर-29-06	लटैरी मुंडेला नजीराबाद सड़क	22.732	2,506	5.5 m + 2 × 2.25 m
पैकेज 14	एमपी-एमडीआर-33-11	बाबई सिरवाड़ा फुरताला सांगाखेड़ा सड़क	16.746	3,614	5.5 m + 2 × 2.25 m
	एमपी-एमडीआर-33-14	सेमरी हरचंद से पालादेवरी सैनी मिट्टा बोरना रीताल खापा तेलसिर महुआखेड़ा खापरिया खीरी रानीगुहान धापड़ा गजनयी पुल सांकला सड़क तक	34.500	3,426	5.5 m + 2 × 2.25 m
	एमपी-एमडीआर-33-04	शोभापुर से भटगांव सड़क	13.571	2,791	5.5 m + 2 × 2.25 m
	एमपी-एमडीआर-33-03	शोभापुर से रेवनखेड़ी सड़क	15.056	3,476	5.5 m + 2 × 2.25 m
<b>कुल</b>			<b>446.769</b>		
सड़कों की कुल लागत = 446.769 किमी × ₹ 18.97 लाख प्रति किमी = ₹ 84.75 करोड़					

## परिशिष्ट 2.2

## सड़क परियोजनाओं के लिए उपयुक्त मिट्टी की विशेषताओं के बावजूद उत्खनित मिट्टी के कम उपयोग को दर्शाने वाला विवरण

(मात्रा घन मीटर में और राशि ₹ में)

क्र.सं.	(बी एंड आर) संभाग का नाम	कार्य का नाम	अनुबंध संख्या	निविदा प्रतिशत	कुल उत्खनन मात्रा	सड़क कटिंग से जमा सामग्री से इंबेकमेंट का निर्माण (एसओआर मद संख्या 3.11)	बोरो पिट्स से प्राप्त सामग्री से इंबेकमेंट निर्माण, सीबीआर 5%	मात्राओं में अंतर	बोरो एरिया से जमा सामग्री से इंबेकमेंट निर्माण की दर	सड़क कटिंग से जमा सामग्री से इंबेकमेंट निर्माण की दर	दर अंतर	निविदा प्रीमियम सहित कुल राशि
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच	आई = एफ - जी, एच द्वारा सीमित	जे	के	एल	एम = आई × एल ± ई
1	उज्जैन	पैकेज 01	16/एनडीबी/ सड़क -II /2018 दिनांक 20.09.18	0	5,79,315.03	1,41,608.72	3,77,551.45	3,77,551.45	105	60	45	1,69,89,815
2	रतलाम	पैकेज 03	63/एनडीबी/ सड़क - II/20119-20, दिनांक 30.08.2019	0	3,55,226.03	1,59,261.79	61,305.82	61,305.82	111	46	65	39,84,878
3	खरगोन	पैकेज 06	401/एनडीबी-54067/पैकेज-06/2018-19	0	6,18,994.00	2,89,243.00	2,40,430.00	2,40,430.00	124	61	63	1,51,47,090
4	ग्वालियर	पैकेज 09	50/एनडीबी/ सड़क -II /2018-19 दिनांक 07-03-2019	0	3,30,035.09	2,17,830.43	3,41,933.87	1,12,204.66	101	62	39	43,75,982
5	शिवपुरी	पैकेज 10	29/एनडीबी/ सड़क - II/2018 दिनांक 20-12-2018	0	6,45,428.55	3,30,369.83	25,880.49	25,880.49	110	65	45	11,64,622
6	नर्मदापुरम	पैकेज 14	53/एनडीबी/ सड़क - II/2018-19 दिनांक 25.05.19	0	2,91,646.87	59,112.725	2,31,551.22	2,31,551.22	94	50	44	1,01,88,254
7	देवास	सीआरएफ (ईपीसी मोड ऑफ कॉन्ट्रैक्ट) के तहत मक्खी बाईपास चौराहे से भोपाल चौराहे तक 6 लेन सड़क का निर्माण	01/सीआरएफ/ईपीसी/देवास 2021-22 दिनांक 18.10.21	-18.18	73,925.00	3,585.00	59,510.00	59,510.00	144	65	79	38,46,595
<b>कुल</b>					<b>28,94,570.57</b>	<b>12,01,011.50</b>	<b>11,08,433.63</b>					<b>5,56,97,236</b>

परिशिष्ट 2.3

कम यातायात वाली सड़कों के लिए डॉवेल बार का अनुचित उपयोग दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	सीसी सड़क का नाम	सीवीपीडी के संदर्भ में यातायात	मीट्रिक टन में डॉवेल की निष्पादित मात्रा	डॉवेल बार की दर ₹ प्रति मीट्रिक टन में	निविदा प्रतिशत	राजकोष पर अतिरिक्त बोझ
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच	आई= एफ × जी ÷ एच
1	खरखाव संभाग II, भोपाल	23/DL/2018-19 दिनांक 28-09-2015	मिसरोद शिव मंदिर गुरारीघाट रतनपुर नरेला हनुमंत खंडावद सड़क गुरारीघाट से रतनपुर को छोड़कर)	160	258.945	39259	-11.55	89,91,758
2	खरखाव संभाग II, भोपाल	30/2018-19 दिनांक 11.07.2018	कालियाशोत बांध से नए बाईपास मार्ग की लंबाई 12.10 किमी.	177	242.960	54837	-15.03	1,13,20,721
3	खरखाव संभाग II, भोपाल	163/2016-17 दिनांक 11.11.2016	मिसरोद सलैया सड़क (जिला भोपाल)	170	32.192	43621	-16.10	11,78,163
4	खरखाव संभाग II, भोपाल	148/2020-21 दिनांक 30.12.2020	मिसरोद सलैया सड़क) (जिला भोपाल) (शोष कार्य)	170	40.410	54837	-21.93	17,30,002
5	खरखाव संभाग II, भोपाल	41/2017-18 दिनांक 31.07.2017	गोल अमरावत, पचामा होते हुए मंडीदीप सड़क	260	204.094	43621	-10.35	79,81,346
6	रायसेन	2/D/2019-20 दिनांक 18.06.2019	(सल्लाबरू टोला एवं निगारी-साईखेड़ा)	97	12.426	39,259	-12.60	4,26,365
7	रायसेन	60/2016-17	(ईटखेड़ी-अजीत नगर)	173	169.075	43,621	-15.90	62,02,561
8	रायसेन	67/D/दिनांक 23-08-2018	(ककरुआ नारायणपुर)	97	5.990	39,259	-8.21	2,15,855
9	रायसेन	84/D/2018-19, दिनांक 20-09-2018	(सर्रा-सुवागढ़)	97	8.023	39,259	-7.70	2,90,722
10	रायसेन	45/2016-17	(मंगरोल बागलवाड़ा सड़क)	179	233.515	43621	-13.97	87,63,152
11	बुधनी	05/ 2018-19	(बसानिया खुर्द)	132	142.760	39,259	-1.08	55,44,085
12	बुधनी	33 of 2017-18 दिनांक 21.11.2017	भडकुल से संगोनिया-भोपाल मुख्य मार्ग	135	51.299	39,259	-18.01	3,00,383
13	बुधनी	45/2021-22/31.03.22	शाहगंज बनेटा	205	6.681	54,837	-18.01	3,00,383
14	बुधनी	61/D/2017-18 दिनांक 05-02-2018	(फुलाड़ा से मुरहा मथनी)	120	188.957	39,259	-8.31	68,01,805
15	उज्जैन	03/ सीआरएफ/2017-18/15.05.2017	नागदा बेरचा ताल सड़क	172	439.740	49,980	-11.37	1,94,79,283
16	उज्जैन	78/2018-19, दिनांक: 12-09-2018	कड़वा-कड़वली-बडकुम्भेद-मकसी मार्ग	1 एमएसए से कम	16.543	39,259	-13.50	5,61,784
17	उज्जैन	81/2015-16, दिनांक: 01-10-2015	झारड़ा से महिदपुर सड़क	100	4.180	61,059	-20.22	2,03,620
18	उज्जैन	02/2015-16	इनोरिया सड़क ओवर ब्रिज से बाईपास तक	172	99.625	56,000	item rate	55,79,000
19	उज्जैन	63/SAC/2018-19 दिनांक 23-08-2018	खेड़ा खजूरिया से मकला फांटा सड़क	-	24.599	39,259	-18.69	7,85,237
20	उज्जैन	50/2017-18 दिनांक 10.08.2017	घटिया जगोटी कानाखेड़ी सड़क	53	4.523	43,621	-21.56	1,54,760

क्र.सं.	संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	सीसी सड़क का नाम	सीवीपीडी के संदर्भ में यातायात	मीट्रिक टन में डॉबेल की निष्पादित मात्रा	डॉबेल बार की दर ₹ प्रति मीट्रिक टन में	निविदा प्रतिशत	राजकोष पर अतिरिक्त बोझ
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच	आई= एफ × जी ± एच
21	उज्जैन	28/2016-17	महिदपुर से काचरिया सड़क	61	1.555	43,621	-18.17	55,506
22	रतलाम	61/ 2017-18	रतलाम बायपास सड़क (प्रताप नगर ओवर ब्रिज से सेजावता फांटा तक)	242	41.850	39,259	-17.72	13,51,851
23	रतलाम	39/2015-16	सैलाना-शिवगढ़-रावटी-रानीसिंग सड़क	172	382.409	61,069	-25.55	1,73,86,558
24	रतलाम	01/सीआरएफ/2018-19	मावता-कलुआखेड़ा-ढोडर-कलालिया-फांटा-रिंगनोद-हाटपिपलिया-खजुरिया-बडावदा सड़क लंबाई 47.50 किमी	86	26.313	46,000	-21.51	9,50,041
25	रतलाम	45/2021-22	रतलाम-बाजना-कुशलगढ़ मार्ग (राजस्थान सीमा तक) के उन्नयन का शेष कार्य, लंबाई 5.379 कि.मी.	81	75.857	54,837	-24.99	31,20,244
26	रतलाम	32/2016-17	रतलाम-बाजना-कुशलगढ़ सड़क (राजस्थान सीमा तक) लंबाई 56	81	789.670	43,621	-24.42	2,60,34,434
27	देवास	02/सीआरएफ/2016-17	02/सीआरएफ/2016-17, नागमहाराज फांटा	78	2.470	61,069	item rate	1,50,840
28	देवास	62/2021-22 दिनांक 15.03.2022	कन्नोद से बहिरावाड़ सड़क	96	5.199	54,837	-27.96	2,05,384
29	देवास	55/2018	55/2017-18, सोनकच्छ उप संभाग सड़कों का सुदृढीकरण	54	1.332	39,259	-10.11	47,006
30	देवास	51/15-16, दिनांक: 04-09-2015	देवेस से विजयागंज मण्डी मार्ग	132	432.046	61,069	-19.10	2,13,45,155
31	देवास	01/2020-21, दिनांक: 07-05-2020	चुआबरधीरा से बैराखेड़ी फांटा सड़क	292	0.990	54,837	-15.66	45,787
32	देवास	05/2017-18 दिनांक 20.06.2017	गंधर्वपुरी से पीपलरावा सड़क	248	209.667	43,621	-16.80	76,09,376
33	शिवपुरी	15/2016-17 दिनांक 08.06.2016	खनियाधाना से कदवाया सड़क	67	66.49	43,621	-15.64	24,46,744
34	शिवपुरी	14/2016-17 दिनांक 08.06.2016	मायापुर खनियाधाना गुहर सड़क	67	75.32	43,621	-16.64	27,38,821
35	शिवपुरी	30/2016-17/14.07.16	मगरोनी धोलागढ़ डोंगरी सड़क	60	16.793	43,621	item rate	7,32,527
36	बुरहानपुर	08 DL / 30.08.2017	शाहपुर - फोपनार - संग्रामपुर सड़क लंबाई 18 किमी (पीक्यूसी सड़क) एमडीआर	94	184.474	43,621	-11.14	71,50,511
37	बुरहानपुर	05/DL/ 2017-18 दिनांक 21.06.2017	बुरहानपुर हथनूर बहादरपुर बिरोदा पडलिया (महाराष्ट्र सीमा) सड़क का निर्माण	94	160.711	43,621	-16.25	58,71,189
38	खंडवा	12/DL/2017-18, 30-08-2018	रेवापुर-मोजवाड़ी	50	2.048	43,621	-15.11	75,837
39	खरगोन	02/ 24.06.2016	महेश्वर-जलकोटी सड़क	395	84.520	43,621	18.21	43,58,222
40	मन्दसौर	16/2015-16	मंदसौर से संजीत सड़क	172	495.576	61,069	-17.56	2,49,49,914
41	मन्दसौर	38/2020-21 दिनांक 11.11.2020	गुराड़िया माता से गरोठ वाया दसोरिया सड़क	96	1.974	54,837	-21.77	84,683
42	मन्दसौर	56/2020-21 दिनांक 04.02.2021	कचनारा फांटा से नाहरगढ़ बिल्लोद सड़क	95	17.191	54,837	-23.99	7,16,548
43	मन्दसौर	02/सीआरआईएफ/EPC/ मन्दसौर 2021-22 दिनांक 08.11.2021	सीआरआईएफ ईपीसी अनुबंध के तहत भाऊगढ़ - दलोदा- सीतामऊ सड़क 30.55 किमी का शेष कार्य निर्माण	104	384.50	54,837	-20.21	1,68,23,583
44	सागर	28 DL/2017-18	जमुनिया-कनेरा-बुडोन सड़क	गांव की सड़क 3.75 मीटर	22.308	43,621	-10.21	8,73,744
45	सतना	Agt.232/2015-16 दिनांक 11.01.2016	अमरपाटन - रामपुर सड़क	117	196.740	61,069	-17.20	99,48,184

क्र.सं.	संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	सीसी सड़क का नाम	सीवीपीडी के संदर्भ में यातायात	मीट्रिक टन में डॉवेल की निष्पादित मात्रा	डॉवेल बार की दर ₹ प्रति मीट्रिक टन में	निविदा प्रतिशत	राजकोष पर अतिरिक्त बोझ
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच	आई= एफ × जी ± एच
46	सतना	01/DL/सीआरएफ/2017-18 दिनांक 03.04.2017	रामपुर तपा बघई सड़क	117	377.710	4,700	item rate	17,75,237
47	नरसिंहपुर	29/MDR/16-17	नरसिंहपुर-केरपानी-सरसला मार्ग	124	259.172	60,000	item rate	1,55,50,320
48	नरसिंहपुर	03/DL/ 2020-21, दिनांक: 30-05-2020	सिमारी बादी-नेगुआन सड़क	134	4.047	54,837	-5.01	2,10,807
49	नरसिंहपुर	14/DL/ 2016-17, दिनांक: 17-06-2016	लिंगा-छीतापर-भुजीर सड़क	97	349.062	43,621	-15.60	1,28,51,110
50	संभाग I, इंदौर	179/A/2018-19 दिनांक 10.09.2018	सामरिया-राऊ से भाटखेड़ी मार्ग	110	2.131	39,259	-3.39	80,825
51	संभाग I, इंदौर	177/ 2018-19, दिनांक: 10-09-2018	महू बेरछा सड़क	249	5.010	39,259	-3.90	1,89,017
52	संभाग I, इंदौर	184/DL/2018-19 दिनांक 14.09.2018	चिखली से नयागांव सड़क	106	7.170	39,259	-8.87	2,56,519
53	संभाग I, इंदौर	77/ 2018-19, दिनांक: 27-04-2018	नेउगुराडिया से भगौरा सड़क	117	0.926	39,259	-6.51	33,987
54	संभाग I, इंदौर	232/17-18 दिनांक 7.2.2018	बिचौली पहुंच मार्ग	84	1.680	39,259	-19.13	53,338
55	बैतूल	10/2018-19 दिनांक 18.7.2018	रिधोरा-सोंदिया सड़क	168	0.784	39,259	-11.00	27,393
56	विदिशा	23 DL/2019-20 दिनांक 8.10.2015	लोहारा, नोरजा, झिरिया मंदिर से हरदोट सड़क	50	3.835	39,259	-8.52	1,37,731
57	अलीराजपुर	07/AJ/ 2020-21	महेंद्र से डोबानिया-फलिया सड़क	40	0.925	54,837	-16.32	42,446
58	अलीराजपुर	05/A/2018-19 दिनांक 30.5.2018	उमराली-छकतला-गुजरात सीमा सड़क	250	0.947	39,259	-11.11	33,048
59	अलीराजपुर	64/AJ/ 2017-18, दिनांक: 19-02-2018	दीपा की चौकी से चिचलगुडा सड़क	232	1.257	39,259	-13.51	42,682
60	सिंगरौली	164/2022-23, दिनांक 02-03-2023	एनएच-39 से औद्योगिक क्षेत्र मोरवा	वीआर	7.23	63,587	-12.76	4,01,072
<b>कुल</b>					<b>6,886.426</b>			<b>27,49,20,061</b>

## परिशिष्ट 2.4

## फ्लैक्सिबल पेवमेंट में परत के अपर्याप्त प्रावधान को दर्शाने वाला विवरण

(मात्रा घन मीटर में और राशि ₹ में)

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	निविदा प्रतिशत	वास्तविक डिजाइन यातायात	विभाग द्वारा अपनाया गया डिजाइन यातायात	उपश्रेणी सीबीआर प्रतिशत	परत के घटक	आवश्यक मोटाई (मिमी)	मोटाई निष्पादित (मिमी)	अपर्याप्त प्रावधान (मिमी)	निष्पादित मात्रा	दर	बचत की गई राशि	किया गया कुल व्यय (₹)
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच	आई	जे	के	एल=जे-के	एम	एन	ओ=(एल×एम×एन/जे)±ई	पी=एम×एन±ई
1	शिवपुरी	करेरा से बामोर कलां व्हाया दमनोर, पिछोर खनियाधाना से अरावन	01/2018-19	-10.52	7.80 एमएसए	5 एमएसए	7	सीआरएम	230	180	50	1,16,766.85	960	2,78,62,127	10,03,03,658
								डब्ल्यूएमएम	250	250	0	1,01,370.26	1260	0	11,42,89,697
								डीबीएम	60	50	10	19,623.84	6600	2,31,78,424	11,58,92,119
								बीसी	40	30	10	11,770.66	7650	2,68,57,586	8,05,72,757
2	खालियर	गोल पहाड़िया से गुप्तेश्वर मंदिर से मोतीझील सड़क	209/TC/2018-19	-16.4	10.93 एमएसए	10 एमएसए	7	डीबीएम	90	60	30	9,501.00	6640	2,63,70,216	5,27,40,431
								बीसी	40	40	0	6,586.00	7669	0	4,22,24,716
3	खालियर	शिवपुरी लूप-शीतला माता-चिनोर-डबरा सड़क	02/MDR/सीआरएफ/2016-17	-19.28	16.90 एमएसए	10 एमएसए	7	डीबीएम	90	60	30	1,241.95	5956	29,85,451	59,70,902
								बीसी	40	40	0	891.71	6878	0	49,50,704
4	खंडवा	मूंदी बीड सड़क	37/ 2013-14	-7.13	5 एमएसए	5 एमएसए	5	बीएम	75 <sup>1</sup>	55	20	1,039.09	5291	18,56,666	51,05,830
								एसडीबीसी	25	25	0	486.1	7799	0	35,20,789
5	रायसेन	रायसेन तिगड्डा से गोपालपुर तिगड्डा	32/D/2020-21	-8.88	30 एमएसए	10 एमएसए	8	डीबीएम	100	70	30	6,741.11	6557	1,72,61,301	4,02,76,369
								बीसी	40	30	10	2,829.73	7376	63,39,549	1,90,18,647
<b>कुल</b>													<b>13,27,11,320</b>	<b>58,48,66,619</b>	

<sup>1</sup> आईआरसी 37:2001 के खंड 4.2.3.3 के अनुसार, 10 मिमी बीएम को 7 मिमी डीबीएम के बराबर माना जा सकता है। इस प्रकार, 55 मिमी डीबीएम लगभग 75 मिमी बीएम के बराबर है।

परिशिष्ट 2.5

बिटुमिनस बेस और सरफेसिंग में महंगे मद के निष्पादन को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	निविदा प्रतिशत	डिजाइन यातायात (ईएसएएल)	वास्तव में निष्पादित				परत की आवश्यकता (मिमी)				अंतर
						घटक	मात्रा	दर	लागत	घटक	मात्रा	दर	लागत	
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच	आई	जे=एच×आई	के	एल	एम	एन=एल×एम	ओ=जे-एन±ई
1	रायसेन	जिला अंतर्गत टाडा-खमारिया सड़क 20.60 कि.मी. रायसेन	66/2018-19	-8.88	6,70,357.30	डीबीएम	2,717.88	6,557	1,78,21,139	ओजीपीसी	54377.80	110	59,81,553	1,07,88,231
						बीसी	1,630.73	7,376	1,20,28,264	सील कोट	54377.80	45	24,46,999	87,30,449
2		सिलवानी उप-संभाग में सल्लाबरू टोला और निगारी-साईखेड़ा सड़क	02/D/2019-20	-12.60	6,70,357.30	डीबीएम	3,093.75	6,557	2,02,85,719	ओजीपीसी	61875.00	110	68,06,250	1,17,81,056
						बीसी	1,800.00	7,376	1,32,76,800	सील कोट	61875.00	45	27,84,375	91,70,379
3		बैरिया-मेहेटी-रायपानी ककरूआ नारायणपुर समनापुर जौहर	67/D/2018-19	-8.21	6,70,357.30	डीबीएम	2,537.81	6,557	1,66,40,420	ओजीपीसी	50756.25	110	55,83,188	1,01,49,433
						बीसी	1,522.69	7,376	1,12,31,361	सील कोट	50756.25	45	22,84,031	82,12,754
4		सर्रा-सुवागढ़ से सुनेती-गजंदा-कालापाटा-कशाब बम्होरी सड़क	84/D/2018-19	-7.70	6,70,357.30	डीबीएम	3,100.97	6,557	2,03,33,060	ओजीपीसी	62020.00	110	68,22,200	1,24,70,524
						बीसी	1,849.34	7,376	1,36,40,732	सील कोट	62020.00	45	27,90,900	1,00,14,395
5		जैतहरी-सर्रा-चांदपुरा-मेघगांव खुर्द मार्ग	03/2021-22	-25.20	6,70,357.30	डीबीएम	2,812.50	6,557	1,84,41,563	ओजीपीसी	56250.00	110	61,87,500	91,66,039
						बीसी	1,687.50	7,376	1,24,47,000	सील कोट	56250.00	45	25,31,250	74,16,981
6		पड़रिया कलां-डुंगरिया खुर्द-सियालवाड़ा-केसली-चोर पिपलिया	03/2021-22	-25.20	6,70,357.30	डीबीएम	1,987.50	6,557	1,30,32,038	ओजीपीसी	39750.00	110	43,72,500	64,77,334
						बीसी	1,192.50	7,376	87,95,880	सील कोट	39750.00	45	17,88,750	52,41,333
7	शिवपुरी	लुकवासा-गणेशखेड़ा-चंदापुर सीआरएफ सड़क	51/2018-19	-15.08	1 एमएसए	डीबीएम	4,286.81	6,265	2,685,6865	ओजीपीसी	105120	122	12824640	1,19,16,165
						बीसी	2572.08	7,236	18611571	सील कोट	105120	50	5256000	1,13,41,551
8	नर्मदापुरम	बुधवाड़ा-मुडियाखेड़ा सड़क	29/ 2018-19	-0.90	8,66,209	बीएम	3,954.187	5,071	2,00,51,682	बीएम	0	5,071	0	1,98,71,217
						ओजीपीसी	79083.75	110	86,99,213	ओजीपीसी	79083.75	110	86,99,213	0
						सील कोट	79083.75	45	35,58,769	सील कोट	79083.75	45	35,58,769	0
9	खरगोन	बामनाला से कामोदवाड़ा सड़क	33/2018-19	-14.70	16,09,771	डीबीएम	887.81	6557	58,21,370	बीएम	887.81	4999	44,38,162	11,79,876
						बीसी	532.68	7376	39,29,048	ओजीपीसी	17,756	110	19,53,160	16,85,432
						सील कोट	0	45	0	सील कोट	17,756	45	7,99,020	-6,81,564
10	विदिशा	हसुआ - कटसारा सड़क	03/2021-22	एसओआर 2017 से 15.39% कम	17,85,843	डीबीएम	1251.25	6557	8204446	बीएम	1251.25	4999	62,54,998	16,49,428
						बीसी	750.75	7376	5537532	ओजीपीसी & सील कोट	26,950	155	4177250	11,50,935
	बैतूल	रिधोरा-सोदिया सड़क			19,70,586	डीबीएम	545.29	6640	3620726	बीएम	545.29	5071	2765166	7,61,448

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	निविदा प्रतिशत	डिजाइन यातायात (ईएसएएल)	वास्तव में निष्पादित				परत की आवश्यकता (मिमी)				अंतर
						घटक	मात्रा	दर	लागत	घटक	मात्रा	दर	लागत	
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच	आई	जे=एच×आई	के	एल	एम	एन=एल×एम	ओ=जे-एन±ई
11			10/2018-19 दिनांक 18.7.2018	एसओआर 29.8.2017 से 11% कम		बीसी	339.04	7669	2600098	ओजीपीसी & सील कोट	11437.5	155	1772813	7,36,284
12		पेंडोनी से पेंड्री सड़क	40/DL/2018-19	एसओआर 29.8.2017 से 12.68 % कम	12,31,616	डीबीएम बीसी	868.75 507.68	6640 7669	5768500 3893398	बीएम ओजीपीसी & सील कोट	0 17250	5071 155	0 2673750	50,37,054 10,64,997
13	सागर	सागर बाईपास सड़क	60/2018-19	एसओआर 29.8.2017 से 15.03% कम		डीबीएम	7433.77	6557	48743230	डीबीएम	5445	6557	35702865	1,10,80,398
14	छतरपुर	एनएच 75 से कादरी पड़वन पुरवा गुजरातनपुरवा दलान मार्ग	06/2020-21	एसओआर 29.8.2017 से 22.79 % कम	17,85,843	डीबीएम बीसी	1453.5 872.1	6557 7376	9530600 6432610	बीएम ओजीपीसी & सील कोट	1453.5 26250	4999 155	7266047 4068750	17,48,461 18,25,136
15	सतना	झुकेही रेलवे स्टेशन से डेल्हा सड़क	66/ मेहर /2018-19 दिनांक 28.09.2018	7.13% कम	10,93,059	डीबीएम बीसी	7348.107 4408.875	6617 7669	48622424 33811662	बीएम ओजीपीसी & सील कोट	0 146962.5	5071 155	0 22779188	4,51,55,645 1,02,45,859
16	सिंगरौली	धिरौली से पुनेी धिरौली पहुंच मार्ग	58/DL/2018-19 दिनांक 23.08.2018	20.10% कम		डीबीएम बीसी	838.125 502.875	6557 7376	5495586 3709206	बीएम ओजीपीसी & सील कोट	838.125 16762.5	4999 155	4189787 2598188	10,43,333 8,87,704
17		सराय बाईपास सड़क	119/2019-20, दिनांक 15-11-2019	10.02 % कम	15,54,915	डीबीएम बीसी	3742.51 2254.555	6640 7669	24850266 17290182	बीएम ओजीपीसी & सील कोट	3742.51 74850	5071 155	18978268 11601750	52,83,624 51,18,451
18	जबलपुर	मुकुंवा टिकरी चारगांव सड़क	11/DL/2020-21 दिनांक 02.06.2020	एसओआर 2017 से 23.51% कम	10,93,059	डीबीएम बीसी	1478.537 887.12	6557 7376	9694767 6543397	बीएम ओजीपीसी & सील कोट	0 29570.75	5071 155	0 4583466	74,15,527 14,99,151
19		बड़खेड़ा-खुलारी-दुदवारा सड़क	36/DL/2020-21 दिनांक 17.07.2020	एसओआर 2017 से 25.01% कम	13,23,987	बीएम	1478.537	6557	9694767	बीएम	0	5071	0	72,70,106
20	अलीराजपुर	चांदपुर-मोरधी-अंधरकंच गुजरात सीमा सड़क	10/A/2021-22 दिनांक 01.12.2021	एसओआर 2017 से 19.61% कम	6,61,994	डीबीएम बीसी	1247.689 748.25	6557 7376	8181097 5519092	बीएम ओजीपीसी & सील कोट	0 24932.13	5071 155	0 3864480	65,76,784 13,30,142
21		बेहड़वा गिरधा से मालवेली तातियाम्बा सड़क	30/A/2018-19 दिनांक 23.07.2018	एसओआर 2017 से 14.10% कम	6,92,784	डीबीएम बीसी	1204.035 667.955	6557 7376	7894857 4926836	बीएम ओजीपीसी & सील कोट	0 24525	5071 155	0 3801375	67,81,683 9,66,771

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	निविदा प्रतिशत	डिजाइन यातायात (ईएसएएल)	वास्तव में निष्पादित				परत की आवश्यकता (मिमी)				अंतर
						घटक	मात्रा	दर	लागत	घटक	मात्रा	दर	लागत	
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच	आई	जे=एच×आई	के	एल	एम	एन=एल×एम	ओ=जे-एन±ई
22	इंदौर	सामरिया-राऊ से भाटखेड़ी मार्ग	179/A/2018-19 दिनांक 10.09.2018	एसओआर 2017 से 3.39% कम	16,93,472	डीबीएम बीसी	507.733 304.656	6557 7376	3329205 2247143	बीएम ओजीपीसी & सील कोट	507.733 10155	5071 155	2574714 1574025	7,28,914 6,50,299
कुल													28,09,39,715	

### परिशिष्ट 2.6

#### सीआरएम/डब्ल्यूएमएम/बीसी परत की अधिक मोटाई के निष्पादन के कारण अतिरिक्त लागत को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम/ एनडीबी II - पैकेज संख्या	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	डिजाइन यातायात	निविदा प्रतिशत	परत की संरचना	परत की आवश्यकता (मिमी)	वास्तव में निष्पादित (मिमी)	अतिरिक्त प्रावधान (मिमी)	चौड़ाई (मीटर)	निष्पादित लंबाई	दर	अतिरिक्त राशि (राशि ₹ में)
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच	आई=एच-जी	जे	के	एल	एम=(आई/1000)×जे×के×एल	
1	नर्मदापुरम (एनडीबी II - पैकेज 14)	1. बाबई सिरवाड़ा फुरतला सांगाखेड़ा सड़क 2. सेमरी हरचंद से पालादेवरी सैनी मिट्टा धपड़ा गजनयी पुल सांकला सड़क तक 3. शोभापुर से भटगांव सड़क 4. शोभापुर से रेवनखेड़ी सड़क 5. शोभापुर माचा पचलावारा सड़क	53/एनडीबी/सड़क- II/2018-19 दिनांक 25-05-2019	< 2 एमएसए	-	सीआरएम डब्ल्यूएमएम	150 225	180 250	30 25	10 5.5	99,558 99,558	1,250 1,550	3,73,34,250 2,12,18,299
2	खंडवा (एनडीबी II - पैकेज 05)	1. बीड-शेलजा-सेल्दा-संत सिंगाजी पुल-चारखेड़ा-चनेरा-बार्ड-पिपलानी 2. पंधाना-अरूड-बोरगांव सड़क	45/एनडीबी/सड़क- II/2018-19, दिनांक: 09-01-2019	< 2 एमएसए	-	सीआरएम डब्ल्यूएमएम	150 225	180 250	30 25	10 5.5	49,495 49,495	1,271 1,478	1,88,72,444 1,00,58,621
3	देवास	विकास नगर चौराहा से रसूलपुर चौराहा ओला एबी सड़क का बीटी नवीनीकरण कार्य	81/2020-21	उपलब्ध नहीं है	-8.89	बीसी	30	40	10	17	3,800	6,987 <sup>2</sup>	45,13,602
4	ग्वालियर (एनडीबी-II, पैकेज 09)	1. पनिहार - पगारा सड़क 2. नयागांव-मोच-रिचोर-बनवार-पुरवनवार-टेकपुर-चिनोर सड़क 3. कररिया-अरोन-व्याहा-गोलारघाटी सड़क 4. महाराजपुर-शनिचरा एवं पुरानी जेल से शनिचरा सड़क	50/एनडीबी/सड़क-II / 2018-19	< 2 एमएसए	-	सीआरएम डब्ल्यूएमएम बीसी ओजीपीसी+ सील कोट	150 225 0 20	180 250 30 0	30 25 30 -20	5.50 5.50 5.50 5.50	81,825 81,825 81,825 81,825	1,000 1,390 8831 151.73 <sup>3</sup>	1,35,01,125 1,56,38,803 11,92,28,435 -13,65,684

<sup>2</sup> ₹ 7,669 - 8.89 प्रतिशत

<sup>3</sup> ओजीपीसी + सील कोट प्रकार बी की दर = (110+45) - 2.11% = ₹ 151.73 प्रति वर्गमीटर

क्र.सं.	संभाग का नाम/ एनडीबी II – पैकेज संख्या	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	डिजाइन यातायात	निविदा प्रतिशत	परत की संरचना	परत की आवश्यकता (मिमी)	वास्तव में निष्पादित (मिमी)	अतिरिक्त प्रावधान (मिमी)	चौड़ाई (मीटर)	निष्पादित लंबाई	दर	अतिरिक्त राशि (राशि ₹ में)
ए	बी	सी	डी	ई		एफ	जी	एच	आई=एच- जी	जे	के	एल	एम=(आई/1000)× जे×के×एल
5	जबलपुर (एनडीबी-II, पैकेज 15)	1. बनखेड़ी-मुरैठ-लमकाना-पौंडई लंबाई 24.898 किमी (एमपी-एमडीआर- 37-09), 2. जबलपुर-पुरैना सड़क, लंबाई 14.486 (एमपी-एमडीआर-37-21) 3. नानखेड़ी-बंदरकुदानी सड़क, लंबाई 9.099 किमी (एमपी-एमडीआर-37- 30), 4. भेड़ाघाट-उधना सड़क, लंबाई 15.181 किमी (एमपी-एमडीआर-37-14), 5. शिवनी टोला-घाट पिपरिया सड़क, लंबाई 7.641 किमी (एमपी-एमडीआर-37- 32)।	सड़क 07/एनडीबी/सड़क-II	< 2 एमएसए	-	सीआरएम	150	180	30	5.50	56,819	1,100	1,03,12,649
						डब्ल्यूएमएम	225	250	25	5.50	56,819	1,245	97,26,703
						बीसी	0	30	30	5.50	56,819	7,800	7,31,26,053
						ओजीपीसी+ सील कोट	20	0	-20	5.50	56,819	137 <sup>4</sup>	-8,56,262
6	उज्जैन	झारड़ा से महिदपुर सड़क	81/2015-16, दिनांक: 01-10-2015	< 2 एमएसए	-13.13	सीआरएम	150	215	65	3.75	23,040	1171	65,76,336
										5.5	2,410	1171	10,08,904
7	सागर	जमुनिया-कनेरा-बुडोन सड़क	28 DL/2017-18		-10.21	सीआरएम	100	150	50	8.78	14650	1063	68,36,525
						डब्ल्यूएमएम	250	250		3.75	12880	1401	33,83,415
8	विदिशा	एनएच-86 धतुरिया हवेली से ढोलखेड़ी सड़क	56 DL/2015-16	3 एमएसए	-11.65	सीआरएम	180	230	50		9300	1181	5817930
						डीबीएम	50	70	20		9300	8096	1,05,40,992
						बीसी	25	40	15			9106	1,48,20,015
9	बैतूल	बेरखेड – हथनापुर सड़क	28/DL/2018-19		-11.08	सीआरएम	125	150	25	9.08 एवं 3.75	4750		8,41,891
						डब्ल्यूएमएम	150	225	75	3.75	4750		17,55,244
10	आलीराजपुर	थोडसिंधी-मालवई-आली सड़क	10 A/2013-14		-1.01	सीआरएम	150	205	55	3.75	17750	903	33,05,827
11	छतरपुर	नौगांव-बल्देवगढ़ सड़क	03/2018-19		-16.78	डब्ल्यूएमएम	150	225	75	3.75	35900	1261	1,27,32,159
						कुल							39,89,28,276

<sup>4</sup> ओजीपीसी + सील कोट टाइप बी की दर = (110+45) – 11.61% = ₹ 137 प्रति वर्गमीटर

परिशिष्ट 2.7

पीक्यूसी की अधिक मोटाई के कारण होने वाली अतिरिक्त लागत को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	निविदा प्रतिशत	मोटाई निष्पादित (मिमी)	आवश्यक मोटाई (मिमी)	अतिरिक्त मोटाई (मिमी)	निष्पादित मात्रा (घन मीटर)	अतिरिक्त मात्रा (₹)	दर (₹ प्रति घन मीटर)	अतिरिक्त लागत (₹)
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच=एफ-जी	आई	जे=आई×एच/एफ	के	एल=के×जे
1	नर्मदापुरम	इटारसी-रामपुर-दमदम मरोदा सड़क लंबाई 17.42 किमी	25/DL/2016-17, दिनांक 23-05-2016	-10.55	300	280	20	37,705.80	2,513.72	6,362	1,43,05,100
2	देवास	सीआरएफ के अंतर्गत मक्सी बायपास चौराहे से भोपाल चौराहे तक 6 लेन सड़क	01/सीआरएफ/EPC/देवास दिनांक 18.10.21	-18.18	300	280	20	19,320.00	1,288.00	5,153	54,30,446
3		देवास से विजयागंजमण्डी मार्ग लम्बाई 30.60 कि.मी	51/15-16, दिनांक: 04-09-2015	-19.1	270	250	20	46,215.96	3,423.40	6,362	1,76,19,777
4	मन्दसौर	सीआरआईएफ ईपीसी अनुबंध के तहत भाऊगढ़-दलौदा-सीतामऊ सड़क 12.70 किमी	08/2016-17	-21.12	270	250	20	18,952.63	1,403.90	5,039	55,80,164
5		रतलाम नसीराबाद सड़क (शहरी भाग) चार लेन	13/2022-23	-11.11	300	250	50	14,561.88	2,426.98	5,153	1,11,16,786
6		मंदसौर से संजीत सड़क (32.90 किमी)	16/2015-16	-17.56	270	250	20	59,536.33	4,410.10	6,362	2,31,30,229
7		सीआरआईएफ ईपीसी अनुबंध के तहत भाऊगढ़-दलौदा-सीतामऊ सड़क 30.55 किमी	02/सीआरआईएफ/EPC/ मंदसौर दिनांक 08.11.2021	-20.21	270	250	20	44,211.55	3,274.93	5,153	1,34,65,131
8	भोपाल	एनडीबी फंडिंग के तहत श्यामा प्रसाद मुखर्जी नगर मार्ग कोलार सड़क लंबाई 15.10 किमी	401/एनडीबी/सड़क – II/ कोलार सड़क / 2022-23/1636/ 06.09.2022	0	300	270	30	53,922.75	5,392.28	5,400	2,91,18,285
9	बुरहानपुर	नेपानगर के अंतर्गत सिवाल केरपानी अमुल्ला पारेथा सड़क (एमपी एमडीआर 21-08) का ½ से 7/10 और 13/4 से 21/2=पुलियों सहित 15 किमी सड़क का उन्नयन 1/2 से 25/2 तक =24.15 किमी	35/2017-18 CE (P) दिनांक 06-12-2017	-6.78	300	280	20	19,385.29	1,292.35	5,153	62,07,980
10	रतलाम	रतलाम- धनसुता सड़क	27/2015-16 दिनांक 01.09.2015	-19.15	270	250	20	39,498.06	2,925.78	6,362	1,50,49,279
11		सैलाना-शिवगढ़-रावटी-रानीसिंग सड़क	39/2015-16 दिनांक 28.09.2015	-25.55	270	250	20	41,264.21	3,056.61	6,362	1,44,77,652
12		सीआरएफ के अंतर्गत खाचरौद से बटलावाड़ी, रिंगनिया, बारबोदाना, नामली, धामनोदसड़क (36 किमी)	07/2017-18	-14.43	270	250	20	37,050.75	2,744.50	5,030	1,18,12,797
13	ग्वालियर	डबरा-जंगीपुरा मार्ग लंबाई 16.22 किमी	33/ 2016-17	-16.64	280	260	20	30,739.47	2,195.68	6,362	1,16,44,470
14		शिवपुरी लूप-शीतला माता-चिनोर-डबरा मार्ग लंबाई 53.20 किमी सीआरएफ	02/MDR/सीआरएफ/2016-17	0	280	260	20	85,039.90	6,074.28	5,250	3,18,89,963

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	निविदा प्रतिशत	मोटाई निष्पादित (मिमी)	आवश्यक मोटाई (मिमी)	अतिरिक्त मोटाई (मिमी)	निष्पादित मात्रा (घन मीटर)	अतिरिक्त मात्रा (₹)	दर (₹ प्रति घन मीटर)	अतिरिक्त लागत (₹)
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच=एफ-जी	आई	जे=आई×एच/एफ	के	एल=के×जे
15	रायसेन	ईटखेड़ी-अजीत नगर मार्ग का चौड़ीकरण, लंबाई 17.00 किमी	60/2016-17	0	270	200	70	22,063.10	5,720.06	6,362	3,63,91,041
16		सर्ग-सुवागढ़ सड़क से सुनेटी-गजंदा-कालापाठा-रामगढ़-चिकली-बारचेका-गुप्ती हमीरपुर, चिंगवाड़ा कलां-उषापुर-शाजापुर-समनापुर-चिंगवाड़ा कलां- अरजानी तिराहा-चिंगवाड़ा खुर्द-उचेरहा-तुलसीपार-अरजानी-कशाब बम्होरी सड़क की लंबाई 44.80 किमी	84/D/2018-19, दिनांक 20-09-2018	-7.7	250	200	50	7,065.12	1,413.02	5,153	67,20,652
17		1. सल्लाबरू टोला सिलवानी- पदान मोहल्ला-कंचनपुरी- गगनवाड़ा- रामपुरा तिगड़डा: 12.80 किमी; 2. (ii) निगारी-साईखेड़ा-वरघा-सलिया-रामपुरा जोड़ सड़क: 11.80 किमी	2/D/2019-20 दिनांक 18.06.2019	-12.6	250	200	50	8,318.75	1,663.75	4,803	69,84,126
18		मांगरोल बागलवाड़ा सड़क, लंबाई 20.92 किमी	45/2016-17	0	270	200	70	31051.6	8,050.41	5,036	4,05,41,889
19		टाडा-खमरिया सड़क 20.60 किमी	66/2018-19/ 23.08.2018	-8.88	250	200	50	4,443.45	888.69	4,803	38,89,346
20		मनकवाड़ा रिमझा पिपलिया केवट सड़क	109/D/2017-18 दिनांक 30.12.2017	-6.66	250	200	50	3518.89	703.78	4,803	31,55,121
21		बैरिया-मरेहटी-रायपानी ककरुआ नारायणपुर समनापुर जौहर लंबाई 19.60 किमी	67/D/ दिनांक 23-08-2018	-8.21	250	200	50	6459.67	1,291.93	4,803	56,95,715
22	विदिशा	एनएच-86 धतुरिया हवेली से सोराई अमाछार चक्क डोलखेड़ी (एसएच-19) रिंग सड़क का निर्माण, लंबाई, 9.70 किमी, जिला विदिशा	56 DL/2015-1 दिनांक 8.10.2015	-11.65	300	270	30	833.24	83.32	6012	4,42,584
23	सागर	बीना आगासोद कंजिया मार्ग के उन्नयन का कार्य, लंबाई 10.80 किमी	30/DL/2016-17	-9.99	300	260	40	23225.62	3,096.75	6362	1,77,33,337
24	रीवा	रायपुर-सीतापुर-पनी सड़क का उन्नयन, लंबाई 54.20 किमी (एमडीआर)	Agt.39 DL/2018-19 दिनांक 1.5.2018	-9.1	300	270	30	95655.3	9,565.53	5153	4,48,05,679
25		पुराने राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 7 (एमडीआर क्रमांक 10-20) के किमी 229/2 से 243/2 तक रीवा शहर भाग में 11.46 किमी सी.सी. सड़क निर्माण कार्य	01/DL/G/सीआरएफ/2018-19 दिनांक 10-09-2018	0	300	260	40	65787.29	8,771.64	5700	4,99,98,340
26		बैकुंठपुर देवास लालगांव सड़क की लंबाई 16.60 किलोमीटर के उन्नयन और बैकुंठपुर (एमडीआर) में मौजूदा सड़क की सतह में सुधार का कार्य	110/ 2015-16	-9.99	270	250	20	25501.57	1,889.01	6362	1,08,17,268

लोक निर्माण विभाग द्वारा मध्यप्रदेश में सड़कों के विकास पर निष्पादन लेखापरीक्षा

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	निविदा प्रतिशत	मोटाई निष्पादित (मिमी)	आवश्यक मोटाई (मिमी)	अतिरिक्त मोटाई (मिमी)	निष्पादित मात्रा (घन मीटर)	अतिरिक्त मात्रा (₹)	दर (₹ प्रति घन मीटर)	अतिरिक्त लागत (₹)
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच=एफ-जी	आई	जे=आई×एच/एफ	के	एल=के×जे
27	सतना	सेमरिया बनकुईया रीवा मार्ग का उन्नयन गाजन मझियार बकिया ललौच मगरवार भाटीगांव खम्हा धोंडी किचवरिया इटौर मेनपुर अकौना टिकारी खम्हरिया गौरैया मार्ग लंबाई 46.70 कि.मी.	03/सीआरएफ/2017-18	0	270	250	20	70018.72	5,186.57	5100	2,64,51,516
28		अमरपाटन-रामपुर सड़क का सुदृढीकरण, लंबाई 25.60 किमी (कठोर फुटपाथ)	Agt.232/2015-16 दिनांक 11.01.2016	-17.2	270	250	20	37912.43	2,808.33	6362	1,47,93,531
29		रामपुर तपा बघई बैरिहा झांझर करमऊ रघुनाथपुर रामनगर रामनई मझियार बरती गढ़वा घूरा खोहर रेहुटा मार्ग का उन्नयन लंबाई 34.30 किमी.	01/DL/सीआरएफ/2017-18 दिनांक 03.04.2017	0	270	250	20	49976.24	3,701.94	5500	2,03,60,690
<b>कुल</b>								<b>97,257.25</b>			<b>49,96,28,895</b>

## परिशिष्ट 2.8

## फ्लाई-ऐश के बिना पीक्यूसी और डीएलसी के निष्पादन को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	सड़क का नाम	निकटतम टीपीपी से दूरी (किमी में)	प्रयुक्त पीक्यूसी की मात्रा	पीक्यूसी (फ्लाई ऐश के साथ और बिना) एसओआर की दर में अंतर	पीक्यूसी में अतिरिक्त लागत (₹ लाख में)	प्रयुक्त डीएलसी की मात्रा	डीएलसी की दर में अंतर (फ्लाई ऐश के साथ और बिना) एसओआर	डीएलसी में अतिरिक्त लागत (₹ लाख में)	निविदा प्रतिशत	कुल अतिरिक्त लागत (निविदा सहित) (₹ लाख में)	थर्मल पावर प्लांट (टीपीपी) का नाम
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच=एफ×जी	आई	जे	के=आई×जे	एल	एम=(एच+के)±एल	एन
1	भोपाल	41/2017-18 दिनांक 31.07.2017	गोल अमरावत, मंडीदीप सड़क वाया पचामा, बधोरी सड़क (एचएम 36) (एईएनक्यू-460051)	180	28758.96	345	99.22	12,269.45	99	12.15	-10.35	99.84	एनटीपीसी लिमिटेड, गाडरवारा
2	भोपाल	23/DL/2018-19 दिनांक 28-09-2015	मिसरोद शिव मंदिर गुरारीघाटरतनपुर नरेला हनुमंत खंडवाडसड़क गुरारीघाट से रतनपुर को छोड़कर (एचएम 38)	166	20238.81	310	62.74	8,566.09	89	7.62	-11.55	62.24	एनटीपीसी लिमिटेड, गाडरवारा
3	भोपाल	30/2018-19 दिनांक 11.07.2018	(कलियाशोत बांध से नए बाईपास मार्ग की लंबाई 12.10 किमी) (एचएम-39)	175.8	31530.62	310	97.74	12,917.60	89	11.50	-15.03	92.82	एनटीपीसी लिमिटेड, गाडरवारा
4	भोपाल	32/DL/2016-17 दिनांक 22-06-2016	बंगरसिया बिलखिरिया अमझरा सड़क एमडीआर संख्या 23-25 लंबाई- 20.10 किमी (एचएम-46) (एईएनक्यू-464172)	166	20709.23	383	79.32	12832.13	110	14.12	-12.82	81.45	एनटीपीसी लिमिटेड, गाडरवारा
5	रायसेन	109/D/2017-18 दिनांक 30.12.2017	मनकवाड़ा रिमझा पिपलिया		3,518.89	310	10.91	1,505.25	89	1.34	-6.60	11.44	सारनी टीपीपी
6	रायसेन	60/2016-17	ईटखेडी-अजीत नगर	190	22063	383	84.50	9,758.00	110	10.73	0	95.24	सारनी टीपीपी
7	रायसेन	45/2016-17	मंगरोल बागलवाड़ा सड़क	188	31051.631	383	118.93	13,806.87	110	15.19	0	134.12	सारनी टीपीपी
8	बुधनी	22/2021-22, दिनांक 01-12-2021	इटारसी से छीपानेर	172	21209.38	310	65.75	8,077.00	89	7.19	-21.43	57.31	सारनी टीपीपी
9	बुधनी	45/2021-22/31.03.22	शाहगंज बनेटा	230	8044.19	310	24.94	3090.75	89	2.75	-8.31	25.39	सिंघाजी टीपीपी
10	बुधनी	23/2017-18/24.07.17	जामोनिया पर पांडागाव	160	37571	345	129.62	13837	99	13.70	-15.51	121.09	सिंघाजी टीपीपी

लोक निर्माण विभाग द्वारा मध्यप्रदेश में सड़कों के विकास पर निष्पादन लेखापरीक्षा

क्र.सं.	संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	सड़क का नाम	निकटतम टीपीपी से दूरी (किमी में)	प्रयुक्त पीक्यूसी की मात्रा	पीक्यूसी (फ्लाई ऐश के साथ और बिना) एसओआर की दर में अंतर	पीक्यूसी में अतिरिक्त लागत (₹ लाख में)	प्रयुक्त डीएलसी की मात्रा	डीएलसी की दर में अंतर (फ्लाई ऐश के साथ और बिना) एसओआर	डीएलसी में अतिरिक्त लागत (₹ लाख में)	निविदा प्रतिशत	कुल अतिरिक्त लागत (निविदा सहित) (₹ लाख में)	थर्मल पावर प्लांट (टीपीपी) का नाम
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच=एफ×जी	आई	जे	के=आई×जे	एल	एम=(एच+के)±एल	एन
11	बुधनी	22 of 2018-19 दिनांक 21.06.2018	सलकनपुर देवी मंदिर पहुँच मार्ग	130	1225.49	310	3.80	686	89	0.61	-11.06	3.92	सिंगाजी टीपीपी
12	बुधनी	33 of 2017-18 दिनांक 21.11.2017	भडकुल से सांगोनिया-भोपाल मुख्य मार्ग		5572.83	310	17.28	2285.26	89	2.03	-18.01	15.83	सिंगाजी टीपीपी
13	बुधनी	05/ 2018-19	बसनिया खुर्द	164	15203.2	310	47.13	6300.2	89	5.61	-1.08	52.17	सिंगाजी टीपीपी
14	बुधनी	09/ 2016-17	चिंच कलवाना सड़क	164	59014.21	383	226.02	22438.07	110	24.68	-21.20	197.56	सिंगाजी टीपीपी
15	जबलपुर II	06/2016-17 दिनांक 30.4.2016	सेहोरा- गौराहा- खदरा सड़क	190	16,550.34	383	63.39	7772.41	110	8.55	-17.63	59.25	एनटीपीसी, गाडरवारा पावर प्लांट
16	उज्जैन	78/2017-18	मकसी-तराना-रूपारखेड़ी सड़क	201	93996.471	310	291.39	33726.4	89	30.02	-9.10	292.16	सिंगाजी टीपीपी
17	उज्जैन	03/ सीआरएफ/2017-18/15.05.2017	नागदा बेरचा ताल सड़क	265	51765	345	178.59	22642	99	22.42	-13.50	173.87	सिंगाजी टीपीपी
18	उज्जैन	02/2015-16	इनोरिया सड़क ओवर ब्रिज से बाईपास तक	254	11,953.09	383	45.78	5127.635	110	5.64	0	51.42	सिंगाजी टीपीपी
19	उज्जैन	63/SAC/2018-19 दिनांक 23-08-2018	खेड़ा खजूरिया से मकला फांटा सड़क	238	3,454.02	310	10.71	1324.65	89	1.18	-18.69	9.66	सिंगाजी टीपीपी
20	उज्जैन	28/2016-17	महिदपुर से काचरिया सड़क	240	1611.85	383	6.17	644.74	89	0.57	-18.17	5.52	सिंगाजी टीपीपी
21	सागर	30/DL/2016-17	बीना-अगासोद-कंजिया सड़क	100	23260.5	383	89.09	8833.5	110	9.72	-9.99	88.93	बीना थर्मल पावर स्टेशन, बीना
22	रतलाम	61/ 2017-18	रतलाम बायपास सड़क (प्रताप नगर ओवर ब्रिज से सेजावता फांटा तक) सीसी फुटपाथ सड़क का सुदृढीकरण	200	4,907.31	310	15.21	2031.16	89	1.81	-17.72	14.00	कालीसिंध टीपीपी
23	नर्मदापुरम	53/एनडीबी/सड़क-II/2018-19 दिनांक 25.05.19	एनडीबी पीकेजी- 14 की सभी पांच सड़कें		20836.82	248	51.68	7996.71	89	7.12	0	58.79	

क्र.सं.	संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	सड़क का नाम	निकटतम टीपीपी से दूरी (किमी में)	प्रयुक्त पीक्यूसी की मात्रा	पीक्यूसी (फ्लाई ऐश के साथ और एसओआर की दर में अंतर	पीक्यूसी में अतिरिक्त लागत (₹ लाख में)	प्रयुक्त डीएलसी की मात्रा	डीएलसी की दर में अंतर (फ्लाई ऐश के साथ और एसओआर	डीएलसी में अतिरिक्त लागत (₹ लाख में)	निविदा प्रतिशत	कुल अतिरिक्त लागत (निविदा सहित) (₹ लाख में)	थर्मल पावर प्लांट (टीपीपी) का नाम
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच=एफ×जी	आई	जे	के=आई×जे	एल	एम=(एच+के)±एल	एन
24	नर्मदापुरम	05/सीआरएफ/2016-17 दिनांक 25-05-2016	बनखेड़ी-उमरधा-सीआरएफ सड़क)	188	46952.92	383	179.83	19699.57	110	21.67	0	201.50	सतपुड़ा टीपीपी
25	नर्मदापुरम	29/ 2018-19	बुधवाड़ा-मुडियाखेड़ा सड़क	97	26262.19	248	65.13	11622.182	89	10.35	-0.90	74.79	सिंगाजी टीपीपी
26	नर्मदापुरम	25/DL/2016-17, दिनांक 23-05-2016	इटारसी-रामपुर-दमदम मरोदा	91	37,705.80	383	144.41	14244	110	15.67	-10.55	143.19	सारनी टीपीपी
27	नर्मदापुरम	84/DL of 2018-19	बड़ोदिया कला से पाररादेह सड़क	110	1826.241	310	5.66	773.29	89	0.69	-2.22	6.21	सतपुड़ा टीपीपी
28	नर्मदापुरम	41/DL of 2016-17	इटारसी जमानी सड़क	91	49007.994	383	187.70	20,288.39	110	22.32	-14.20	180.20	सतपुड़ा टीपीपी
29	नर्मदापुरम	41/DL of 2017-18	बाबई-बागरा-नसीराबाद सड़क	150	47,122.43	345	162.57	18,385.33	99	18.20	-16	151.85	सतपुड़ा टीपीपी
30	नर्मदापुरम	13/DL of 2018-19	सिवनी-मालवा बाईपास सड़क का सुदृढीकरण	150	3465	310	10.74	1320	89	1.17	-3.99	11.44	सतपुड़ा टीपीपी
31	देवास	02/सीआरएफ/2016-17	नागमहाराज फैंटा	250	3837.97	383	14.70	1672.13	110	1.84	0	16.54	श्री सिंगाजी टीपीपी
32	देवास	62/2021-22 दिनांक 15.03.2022	कन्नोद से बहिरावाड़ सड़क	115	4989.06	310	15.47	2135.71	89	1.90	-27.96	12.51	श्री सिंगाजी टीपीपी
33	देवास	02/2020-21 दिनांक 08.05.2020	सिरोलिया केलोद तिगरिया गोगा सड़क	200	1072.5	310	3.32	468	89	0.42	-21.21	2.95	श्री सिंगाजी टीपीपी
34	देवास	51/15-16, दिनांक: 04-09-2015	देवेस से विजयागंज मण्डी मार्ग	165	46215.963	383	177.01	19273.243	110	21.20	-19.10	160.35	श्री सिंगाजी टीपीपी
35	देवास	05/2017-18 दिनांक 20.06.2017	गंधर्वपुरी से पीपलरावा सड़क	201	26969	345	93.04	10595.94	99	10.49	-16.80	86.14	श्री सिंगाजी टीपीपी

लोक निर्माण विभाग द्वारा मध्यप्रदेश में सड़कों के विकास पर निष्पादन लेखापरीक्षा

क्र.सं.	संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	सड़क का नाम	निकटतम टीपीपी से दूरी (किमी में)	प्रयुक्त पीक्यूसी की मात्रा	पीक्यूसी (फ्लाई ऐश के साथ और एसओआर की दर में अंतर	पीक्यूसी में अतिरिक्त लागत (₹ लाख में)	प्रयुक्त डीएलसी की मात्रा	डीएलसी की दर में अंतर (फ्लाई ऐश के साथ और एसओआर	डीएलसी में अतिरिक्त लागत (₹ लाख में)	निविदा प्रतिशत	कुल अतिरिक्त लागत (निविदा सहित) (₹ लाख में)	थर्मल पावर प्लांट (टीपीपी) का नाम
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच=एफ×जी	आई	जे	के=आई×जे	एल	एम=(एच+के)±एल	एन
36	खालियर	02/MDR/सीआर एफ/2016-17	शिवपुरी लूप-शीतला माता-चिनोर-डबरा मार्ग लंबाई 53.20 किमी सीआरएफ	31	85,039.904	383	325.70	35,537.518	110	39.09	-19.28	294.46	परिछा टीपीपी
37	शिवपुरी	15/2016-17 दिनांक 08.06.2016	खनियाधाना से कदवाया सड़क	150	39,207.42	383	150.16	18,455.92	110	20.30	-15.64	143.81	परिछा टीपीपी
38	शिवपुरी	14/2016-17 दिनांक 08.06.2016	मायापुर खनियाधाना गुदर सड़क	150	45,765.34	383	175.28	21,337.85	110	23.47	-16.64	165.68	परिछा टीपीपी
39	शिवपुरी	30/2016-17/14.07.16	मगरोनी धोलागढ़ डोंगरी सड़क	128	13549.13	383	51.89	5524.44	110	6.08	-12.83	50.53	परिछा टीपीपी
40	सतना	01/ 2016-17 दिनांक 26-04-2016	कृपालपुर रामस्थान सड़क		30331.79	383	116.17	17336.19	110	19.07	-13.69	116.73	विंध्याचल सुपर थर्मल पावर स्टेशन
41	सतना	01/ 2016-17 दिनांक 26-04-2016	सेमरिया बनकुइया रीवा सड़क		30597.754	345	105.56	70018.716	99	69.32	0	174.88	विंध्याचल सुपर थर्मल पावर स्टेशन
42	सतना	Agt.232/2015-16 दिनांक 11.01.2016	अमरपाटन – रामपुर सड़क		37912.425	383	145.20	16462.182	110	18.11	0	163.31	विंध्याचल सुपर थर्मल पावर स्टेशन
43	सतना	01/DL/सीआरएफ /2017-18 दिनांक 03.04.2017	रामपुर तपा बघई		49976.244	310	154.93	19829.615	89	17.65	0	172.57	विंध्याचल सुपर थर्मल पावर स्टेशन
44	नरसिंहपुर	29/MDR/16-17	नरसिंहपुर-केरपानी-सरसला सड़क	43	33762.105	310	104.66	0	0	0.00	0	104.66	एनटीपीसी लिमिटेड, गाडरवारा
45	नरसिंहपुर	23/DL/2017-18 दिनांक 14.08.2017	बर्मन-तेंदूखेड़ा सीसी सड़क	53	31347.661	345	108.15	13259.556	89	11.80	-13.72	103.49	एनटीपीसी लिमिटेड, गाडरवारा
46	नरसिंहपुर	02/DL/2020-21 दिनांक 27.05.2020	नरसिंहपुर-संकल-गोटेगांव सड़क	31	71001.25	310	220.10	32190.5	89	28.65	-4.59	237.34	एनटीपीसी लिमिटेड, गाडरवारा

क्र.सं.	संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	सड़क का नाम	निकटतम टीपीपी से दूरी (किमी में)	प्रयुक्त पीक्यूसी की मात्रा	पीक्यूसी (फ्लाई ऐश के साथ और बिना) एसओआर की दर में अंतर	पीक्यूसी में अतिरिक्त लागत (₹ लाख में)	प्रयुक्त डीएलसी की मात्रा	डीएलसी की दर में अंतर (फ्लाई ऐश के साथ और बिना) एसओआर	डीएलसी में अतिरिक्त लागत (₹ लाख में)	निविदा प्रतिशत	कुल अतिरिक्त लागत (निविदा सहित) (₹ लाख में)	थर्मल पावर प्लांट (टीपीपी) का नाम
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच=एफ×जी	आई	जे	के=आई×जे	एल	एम=(एच+के)±एल	एन
47	नरसिंहपुर	03 DL/2017-18	कोरली-पिपरिया-रांकई सड़क	70	2394.47	345	8.26	1007.72	89	0.90	-11.12	8.14	एनटीपीसी लिमिटेड, गाडरवारा
48	इंदौर संभाग II	184/DL/2018-19 दिनांक 14.09.2018	चिखली से नयागांव सड़क	150	6368.605	310	19.74	2627.472	89	2.34	-8.87	20.12	श्री सिंगाजी टीपीपी
49	इंदौर संभाग II	232/17-18 दिनांक 7.2.2018	बिचौली पहुंच मार्ग	150	962.50	310	2.98	420.00	89	0.37	-19.13	2.72	श्री सिंगाजी टीपीपी
50	बुरहानपुर	17/ 17.01.2018	असीरघर- धूलकोट-घटाखेड़ी-पंधाना डुल्हार एवं धूलकोट से कमल खेड़ा सड़क की लंबाई 38.12 किमी	68	57733.17	310	178.97	24,255.40	89	21.59	-6.36	187.80	सतपुड़ा टीपीपी, सारनी
51	बुरहानपुर	04/3.06.2016	दरियापुर-अंबाड़ा-नेपानगर मार्ग 22.055 कि.मी	63.7	32926.95	383	126.11	13,851.19	110	15.24	-15.01	120.13	सतपुड़ा टीपीपी, सारनी
52	बुरहानपुर	05/DL/ 2017-18 दिनांक 21.06.2017	बुरहानपुर हथनूर बहादरपुर बिरोदा पडलिया (महाराष्ट्र सीमा) सड़क का निर्माण	63.7	21513.27	345	74.22	9,128.18	99	9.04	-10.35	74.64	सतपुड़ा टीपीपी, सारनी
53	बुरहानपुर	01/DL/2020-21 दिनांक 20.06.2020	तुरकगुराडा से संग्रामपुर सड़क का निर्माण	63.3	1706.2	310	5.29	737.93	89	0.66	-9.09	5.41	सतपुड़ा टीपीपी, सारनी
54	बुरहानपुर	09/DL/ 2018-19 दिनांक 24.05.2018	सिवाल केरपानी अमुल्ला परेथा सड़क का उन्नयन	65	19385.29	310	60.09	0	89	0.00	-6.78	56.02	सतपुड़ा टीपीपी, सारनी
55	बुरहानपुर	21/DL/ 2020-21(B)	मोहद से खमानी सड़क का निर्माण	169.4	7789.614	345	26.87	3,443.22	99	3.41	-14.28	25.96	सतपुड़ा टीपीपी, सारनी
56	बुरहानपुर	08 DL / 30.08.2017	शाहपुर - फोपनार - संग्रामपुर सड़क की लंबाई 18 किमी (पीक्यूसी सड़क)	63.3	24898.16	345	85.90	10,737.47	99	10.63	-12.82	84.15	सतपुड़ा टीपीपी, सारनी
57	बैतूल	04/DL/2016-17	बैतूल से खंडारा आमला बोरदेही सड़क	45	122334.23	345	422.05	50898.08	99	50.39	0	472.44	सतपुड़ा टीपीपी, सारनी

लोक निर्माण विभाग द्वारा मध्यप्रदेश में सड़कों के विकास पर निष्पादन लेखापरीक्षा

क्र.सं.	संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	सड़क का नाम	निकटतम टीपीपी से दूरी (किमी में)	प्रयुक्त पीक्यूसी की मात्रा	पीक्यूसी (फ्लाई ऐश के साथ और बिना) एसओआर की दर में अंतर	पीक्यूसी में अतिरिक्त लागत (₹ लाख में)	प्रयुक्त डीएलसी की मात्रा	डीएलसी की दर में अंतर (फ्लाई ऐश के साथ और बिना) एसओआर	डीएलसी में अतिरिक्त लागत (₹ लाख में)	निविदा प्रतिशत	कुल अतिरिक्त लागत (निविदा सहित) (₹ लाख में)	थर्मल पावर प्लांट (टीपीपी) का नाम
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच=एफ×जी	आई	जे	के=आई×जे	एल	एम=(एच+के)±एल	एन
58	बैतूल	126/2016-17 दिनांक 14.10.2016	आदर्श पिपरिया-बकाजन सड़क (एईएनक्यू-314883) (एसओआर 2016)	100	919.06	345	3.17	169.85	99	0.17	-19.89	2.67	सतपुड़ा टीपीपी, सारनी
59	बैतूल	97/DL/2016-17	चिचोली-भीमपुर सड़क (एईएन क्यू -315242) (एसओआर 2016)	100	2944.21	345	10.16	1288.7	99	1.28	-18.01	9.37	सतपुड़ा टीपीपी, सारनी
60	बैतूल	10/2018-19 दिनांक 18.7.2018	रिघोरा-सोंदिया सड़क (एसओआर 2017)	100	709.22	310	2.20	306.38	89	0.27	-11	2.20	सतपुड़ा टीपीपी, सारनी
61	सीहोर	60/2016-17	मैना से कुरवार सड़क	200	3255.578	345	11.23	1375.027	99	1.36	-16.86	10.47	श्री सिंगाजी टीपीपी
62	सीहोर	58/2016-17 दिनांक 04.10.2016	कोठारी मैनाखेड़ी से परवागोसाई सड़क	200	2843.106	383	10.89	1154.155	110	1.27	-20.86	9.62	श्री सिंगाजी टीपीपी
63	सीहोर	08/2016-17 दिनांक 31-05-2016	सोया चौपाल से हाउसिंग बोर्ड कॉलोनी सड़क	200	33778.127	383	129.37	11543.704	110	12.92	-13.14	123.59	श्री सिंगाजी टीपीपी
64	सीहोर	07/2016-17	भोपाल नाका - जमोनिया सेमराडांगी	200	37741.32	383	144.55	15970.73	110	17.57	-14.20	139.10	श्री सिंगाजी टीपीपी
65	सीहोर	45/2018-19 दिनांक 6.9.2018	हीरापुर से कुलास खुर्द सड़क	200	309.32	383	1.18	159.69	110	0.18	-21.10	1.07	श्री सिंगाजी टीपीपी
66	सीहोर	26/2018-19 दिनांक 30-07-2018	जावर से अरोलिया बाईपास सड़क	200	827.50	345	2.85	342.51	99	0.34	-20.51	2.54	श्री सिंगाजी टीपीपी
67	विदिशा	17/एनडीबी/सड़क-II/2018/	देवपुर मुंडेला नजीराबाद, कुल्हार भालबामोरा से मंडीबामोरा, उदयपुर बमोरा पठारीबीना नदी तक, बेरखेड़ीशायरबामोरा परसीखाम खेड़ा (एनडीबी पीकेजी-12)	200	11767.31	248	29.18	3909.8	89	3.48	0	32.66	एनटीपीसी टीपीपी

क्र.सं.	संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	सड़क का नाम	निकटतम टीपीपी से दूरी (किमी में)	प्रयुक्त पीक्यूसी की मात्रा	पीक्यूसी (फ्लाइंग ऐश के साथ और बिना) एसओआर की दर में अंतर	पीक्यूसी में अतिरिक्त लागत (₹ लाख में)	प्रयुक्त डीएलसी की मात्रा	डीएलसी की दर में अंतर (फ्लाइंग ऐश के साथ और बिना) एसओआर	डीएलसी में अतिरिक्त लागत (₹ लाख में)	निविदा प्रतिशत	कुल अतिरिक्त लागत (निविदा सहित) (₹ लाख में)	थर्मल पावर प्लांट (टीपीपी) का नाम
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच=एफ×जी	आई	जे	के=आई×जे	एल	एम=(एच+के)±एल	एन
68	विदिशा	03/2021-22	हसुआ - कटसारा सड़क	200	673.75	310	2.56	269.50	89	0.32	-15.39	2.43	एनटीपीसी लिमिटेड, गाडरवारा
69	विदिशा	26/2018-19 दिनांक 30-07-2018	उदयगिरि ढोलखेड़ी एवं बैसनगर बागरी	200	13032.901	345	44.96	4937.977	99	4.89	-9	45.37	एनटीपीसी लिमिटेड, गाडरवारा
70	विदिशा	56 DL/2015-1 दिनांक 8.10.2015	एनएच-86 धतुरिया हवेली से ढोलखेड़ी सड़क	200	833.24	383	3.19	271.18	110	0.30	-11.65	3.08	एनटीपीसी लिमिटेड, गाडरवारा
71	विदिशा	23 DL/2019-20 दिनांक 8.10.2015	लोहारा, नोरजा, झिरिया मंदिर से हरदोट सड़क	200	3597.179	310	11.15	1520.32	89	1.35	-8.65	11.42	एनटीपीसी लिमिटेड, गाडरवारा
72	खंडवा	10 DL/2016-17, दिनांक: 20-05-2016	रोशनी-अंबाड़ा-सांवलीखेड़ा सड़क		36060.785	345	124.41	16975.928	99	16.81	-15.01	120.02	श्री सिंगाजी थर्मल पावर स्टेशन
73	खंडवा	46DL/ 2018-19 दिनांक 27.9.2018	रिचफल से इंधावड़ी सड़क	41	1389.82	248	3.45	602.54	89	0.54	-17.27	3.30	श्री सिंगाजी थर्मल पावर स्टेशन
74	खंडवा	19 DL/ 2018-19 दिनांक 23.7.2018	अमोदा से टांडा (अटूट) सड़क		822.06	248	2.04	355.68	89	0.32	-11.27	2.09	श्री सिंगाजी थर्मल पावर स्टेशन
75	छतरपुर	08/EE/2016-17	चौका-ईसानगर सड़क	149	31222.772	383	119.58	13355.751	110	14.69	-17.86	110.29	परिछा टीपीपी
76	छतरपुर	14/2015-16 दिनांक 31.07.2015	चंदला-हथोहा-अजयगढ़ सड़क	149	26217.585	383	100.41	10755.645	110	11.83	-7.77	103.52	परिछा टीपीपी
77	खरगोन	02/ 24.06.2016	चंदला-हथोहा-अजयगढ़ सड़क	50	8435.71	383	32.31	3444.125	110	3.79	0	36.10	खरगोन सुपर टीपीपी
78	खरगोन	33/2018-19 दिनांक 16.08.2018	बामनाला से कामोदवाड़ा सड़क	130	1,285.16	310	3.98	607.53	89	0.54	0	4.52	खरगोन सुपर टीपीपी
79	खरगोन	42/DL/2019-20 दिनांक 16-03-2020	उप संभाग खरगोन के अंतर्गत बड़गांव से सोलाना सड़क	130	479.75	310	1.49	0	0	0.00	0	1.49	खरगोन सुपर टीपीपी

लोक निर्माण विभाग द्वारा मध्यप्रदेश में सड़कों के विकास पर निष्पादन लेखापरीक्षा

क्र.सं.	संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	सड़क का नाम	निकटतम टीपीपी से दूरी (किमी में)	प्रयुक्त पीक्यूसी की मात्रा	पीक्यूसी (फ्लाई ऐश के साथ और बिना) एसओआर की दर में अंतर	पीक्यूसी में अतिरिक्त लागत (₹ लाख में)	प्रयुक्त डीएलसी की मात्रा	डीएलसी की दर में अंतर (फ्लाई ऐश के साथ और बिना) एसओआर	डीएलसी में अतिरिक्त लागत (₹ लाख में)	निविदा प्रतिशत	कुल अतिरिक्त लागत (निविदा सहित) (₹ लाख में)	थर्मल पावर प्लांट (टीपीपी) का नाम
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच=एफ×जी	आई	जे	के=आई×जे	एल	एम=(एच+के)±एल	एन
80	मन्दसौर	08/2016-17	भाऊगढ़-दलौदा-सीतामऊ सड़क 12.70 किमी (एचएम 36)	103	18952.63	383	72.59	8,218.36	110	9.04	-21.12	64.39	सतपुड़ा टीपीपी, सारनी
81	मन्दसौर	16/2015-16	मंदसौर से संजीत सड़क का निर्माण (32.90 किमी) (एचएम 39)	156	59536.33	383	228.02	25,632.91	110	28.20	-17.56	211.23	सतपुड़ा टीपीपी, सारनी
82	सिंगरौली	46/2016-17 दिनांक 5.9.2016	करथुआ- चितरंगी सड़क	50	58153.552	383	222.73	24381.11	110	26.82	-13.50	215.86	एनटीपीसी पावर प्लांट
<b>23 संभाग</b>			<b>कुल</b>		<b>19,51,765.37</b>			<b>8,53,554.91</b>				<b>6,905.08</b>	

## परिशिष्ट 2.9

डीएलसी और पीक्यूसी में फ्लाई ऐश के उपयोग के बावजूद दर के विनियमन न होने के कारण ठेकेदार को किए गए अधिक भुगतान को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	कार्य का नाम	पीक्यूसी की मात्रा	दर अंतर	राशि (₹ लाख में)	डीएलसी की मात्रा	दर अंतर	राशि (₹ लाख में)	निविदा प्रतिशत	अतिरिक्त भुगतान (₹ लाख में)	अनुमान में प्रावधान किया गया	निकटतम बिजली संयंत्र से दूरी, किमी	थर्मल पावर प्लांट (टीपीपी) का नाम
1	देवास	01/सीआरएफ/EPC/ देवास 2021-22 दिनांक 18.10.21	सीआरएफ के अंतर्गत मक्सी बायपास चौराहे से भोपाल चौराहे तक 6 लेन सड़क का निर्माण	19320.00	310	59.89	7118.00	89	6.34	-18.18	54.18695	नहीं	163	श्री सिंगाजी टीपीपी
2	मन्दसौर	08/2016-17	शेष कार्य भाऊगढ़-दलौदा-सीतामऊ मार्ग 30.55 कि.मी. का निर्माण	44211.60	310	137.06	19709.40	89	17.54	-20.21	123.3532	नहीं	103	सतपुड़ा टीपीपी, सारनी
3	मन्दसौर	13/2022-23	रतलाम नसीराबाद सड़क ( शहर का हिस्सा) फोर लेन (एचएम 39)	14561.90	310	45.14	5215.77	89	4.64	-11.11	44.25293	नहीं	156	सतपुड़ा टीपीपी, सारनी
4	खालियर	98/SAC/2017-18, दिनांक 03-02-2018	बेहट से मालानपुर	48907.00	310	151.61	22775.30	89	20.27	-15.4	145.4119	नहीं	111	परिछा टीपीपी
5	बैतूल	03/2016-17	मुलताई-आठनेर, भैसदेही लंबाई 83 किमी सड़क	121394.00	383	464.94	48253.90	110	53.08	आइटम दर	518.02	नहीं	90	सतपुड़ा टीपीपी, सारनी
6	सागर	10 DL/2018-19	सागर तक पुराने राष्ट्रीय राजमार्ग 26 का निर्माण	36043.40	310	111.73	15335.70	89	13.65	-12.94	109.1587	नहीं	100	बीना टीपीपी, बीना
<b>कुल</b>				<b>2,84,437.90</b>			<b>1,18,408.10</b>				<b>994.38</b>			

परिशिष्ट 2.10

जल निकासी परत के अवमानक प्रावधान और निष्पादन को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	सीसी सड़क का नाम	अनुबंध संख्या	मिट्टी का शोल्डर	सड़कों की लंबाई मीटर में	दोनों ओर सीआरएम की चौड़ाई	प्रभावित सीआरएम की मात्रा	सीआरएम की दर	निविदा प्रतिशत	प्रभावित राशि (₹ लाख में)
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच=एफ×जी×0.1	आई	जे	के=एच×आई±जे
1.	मन्दसौर	मंदसौर से संजीत सड़क	16/2015-16	हाँ	32,900	10	32,900.00	1,171	-17.56	3,17,60,752
2.	मन्दसौर	रतलाम नसीराबाद सड़क (शहरी भाग) चार लेन	13/2022-23	हाँ	3,150	9.8	3,087.00	949	-11.11	26,04,089
3.	मन्दसौर	भाऊगढ़-दलौदा-सीतामऊ मार्ग	2/सीआरआईएफ/ईपीसी /मन्दसौर 2021-22	हाँ	30,550	10	30,550.00	1,171	ईपीसी	3,57,74,050
4.	शिवपुरी	करेरा से बामोरकला (सीआरएफ)	01/2018-19	हाँ	68,920	10	68,920.00	957	आइटम दर	6,59,56,440
5.	शिवपुरी	तिलाऊ गांव से पिछोर दिनारा से गजौरा सड़क	01/सीआरएफ/ ईपीसी 2020-21	हाँ	14,484	10	14,484.00	957	ईपीसी	1,38,61,188
6.	छतरपुर	चंदला-हथोहा-अजयगढ़ सड़क	14/2015-16	हाँ	21,800	10	21,800.00	1,181	-7.77	2,37,45,351
<b>कुल छह कार्य</b>							<b>1,71,741.00</b>			<b>17,37,01,870</b>

## परिशिष्ट 2.11

## बिटुमिनस कोर्स बिछाने में देरी के कारण अवमानक कार्य को दर्शाने वाला विवरण

(मात्रा घन मीटर में और राशि ₹ में)

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	निविदा प्रतिशत	डीबीएम				बीसी				कुल
					मात्रा	दर	राशि	दिनों में देरी	मात्रा	दर	राशि	दिनों में देरी	
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच=एफ×जी±ई	आई	जे	के	एल=जे×के±ई	एम	एन=एच+एल
1	ग्वालियर	एमडीआर रायरू से नयागांव एबी सड़क का निर्माण	333 DL/2018-19	-22.04	6,230.00	6557	3,18,46,746	3 to 10	-	-	-	-	3,18,46,746
2		सुसेरा पंधुच मार्ग, शकरपुर जिगसोली सड़क और कुलैथ पंधुच मार्ग पर बीटी नवीनीकरण	01/TC/2019-20 दिनांक 27.05.2019	-20.70	-	-	-	-	599.64	7,669	36,46,721	10 से 20 दिन	36,46,721
3		गोल पहाड़िया से गुप्तेश्वर मंदिर से मोतीझील सड़क का निर्माण	209/TC/2018-19 दिनांक 17.09.2018	-16.40	-	-	-	-	252.00	7,669	16,15,644	टैक कोट उपलब्ध नहीं कराया गया <sup>5</sup>	16,15,644
4	शिवपुरी	शिवपुरी- झांसी सड़क 4-लेन	51/2018-19, दिनांक 18-01-2019	-13.12	992.20	6557	56,52,287	2 से 15 दिन	-	-	-	-	56,52,287
					127.50	6557	8,34,050	टैक कोट उपलब्ध नहीं कराया गया			0		7,26,332
5	उज्जैन	रूपाखेड़ी चिरडी मेराढ़, लखमनखेड़ी, बड़ोदिया, भूंडखेड़ी, तनोदिया सड़क का निर्माण	68/2018-19 दिनांक 06.09.2018	-19.58	1,630.75	6640	87,08,022	4 से 6 दिन	2,267.17	7,669	1,39,82,536	टैक कोट उपलब्ध नहीं कराया गया	2,26,90,558
<b>कुल</b>					<b>8,980.45</b>				<b>6,214</b>				<b>8,60,21,789</b>

<sup>5</sup> दूसरे प्रकरण में, बीसी को टैक कोट उपलब्ध कराए बिना एक सप्ताह से तीन महीने की देरी से निष्पादित किया गया।

परिशिष्ट 2.12

अतिरिक्त टैक कोट के अनियमित प्रावधान और निष्पादन को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध विवरण	निष्पादित अतिरिक्त टैक कोट की मात्रा (वर्ग मीटर)	दर (₹ प्रति वर्ग मीटर)	राशि (₹ में)
1.	रतलाम (एनडीबी II-पैकेज 3)	1. रतलाम-मोरवानी-उमर-राओटी-बाजना सड़क की लंबाई - 48.26 किमी 2. गुनावद-बारबोदना-रघुनाथगढ़-केरवासा उपलाई-भुतेड़ा सड़क लंबाई 16.275 किमी	63/एनडीबी/ सड़क -II/20119-20, दिनांक 30.08.2019	3,47,547.83	11.00	38,23,026
2.	खंडवा (एनडीबी II – पैकेज 05)	1. खंडवा-अहमदपुर-कालमुखी-केलवा सड़क (एमपी-एमडीआर-50-15) 2. पिपलौदा- कुमठा-भीलखेड़ी-सरया-चमेरा-डोंगरगांव-बोरगांव सड़क (एमपी-एमडीआर-50-26) 3. बीड-शेलजा-सेल्दा-संत सिंगाजी पुल-चारखेड़ा- चनेरा-बाई-पिपलानी (एमपी-एमडीआर-50-07) 4. सुलगांव-निमाड़ खीरी-बांगरदा-धनगांव-कालमुखी सड़क (एमपी-एमडीआर-50-03) 5. पंधाना-अरुद-बोरगांव सड़क (एमपी-एमडीआर-50-24) 6. पंधाना-निहाल-बड़ी-दाभी-पश्चिम निमाड़ सीमा सड़क (एमपी-एमडीआर-50-23) 7. जलकुआं-भगियापुरा-सेमलिया-गुड़ी सड़क (एमपी-एमडीआर-50-21) 8. भवासा-मालवीर-नैचंदी- जम्बूपानी (एमपी-एमडीआर-51-17)	45/एनडीबी/ सड़क -II/2018-19, दिनांक: 09-01-2019	7,15,209.54	12.00	85,82,514
3.	खरगोन (एनडीबी II – पैकेज 06)	1. बड़ी-खामखेड़ा-मुल्थान-गोगावा-मोहम्मदपुरा-घुगरिया खेड़ी-रूपखेड़ा सड़क 2. रोडिया-उमरिया-बनगांव-मुल्थान-बोरावा-बिथर-बेसरकुंड-मदारनिया-खुरमपुरा 3. खरगोन-ठीकरी सड़क (एमपी-एमडीआर-49-13) लंबाई 34.340 किमी। 4. खरगोन - कुम्हारखेड़ा - उमरखाली - धूलकोट सड़क (एमपी-एमडीआर-49-15) लंबाई 26.080 किमी	401/एनडीबी-54067/पैकेज- 06/2018-19	7,67,015.00	14.00	1,07,38,210
4.	ग्वालियर (एनडीबी II – पैकेज 09)	1. पनिहार-पगारा सड़क की लंबाई 30.700 किलोमीटर, 2. नयागांव-मोच-रिचोर-बनवार-पुरवनवार-टेकपुर-चीनोर सड़क की लंबाई 22.100 किमी, 3. करिया-अरोन-व्याहा-गोलारघाटी सड़क की लंबाई 15.225 किमी, 4. महाराजपुर-शनिचरा एवं पुरानी जेल से शनिचरा सड़क की लंबाई 16.000 किमी, 5. रंगावा-देवगढ़-गिजोर्ना-जिमिया सड़क लंबाई 28.900 किमी	50/एनडीबी/ सड़क -II /2018-19 दिनांक 07-03-2019	6,05,181.66	15.35	92,89,538
5.	शिवपुरी (एनडीबी II – पैकेज 10)	1. शिवपुरी नगर में पुराने राष्ट्रीय राजमार्ग-3 का शहरी भाग- 13.543 किमी 2. मोहना पोहरी सड़क से एबी सड़क – 25.70 किमी 3. नरवर से चित्तौरी सड़क -21.07 किमी 4. गुना उमरी सिरसी सड़क- 54.5 किमी	29/एनडीबी/ सड़क-II/2018 दिनांक 20-12-2018	7,54,966.023	13.20	99,65,552
6.	विदिशा (एनडीबी-II) पैकेज 12)	1 लटेरी मुंडेला नजीराबाद सड़क की लंबाई 22.732 किमी. 2. कुल्हार वाया भाल बमोरा से मण्डी बमोरा मार्ग लम्बाई 21.280 किमी 3. देवपुरमुगलसराय सड़क की लंबाई 10.70 किमी. 4. उदयपुर बम्बोरा पठारी से बीना नदी तक लम्बाई 28.10 कि.मी. 5. बरखेड़ी शायर बामोरा परासी खामखेड़ा लंबाई 15.994 कि.मी.,	17/एनडीबी/ सड़क -II/2018/पैकेज No.-12	4,87,999.290	13.86	67,63,670.
7.	नर्मदापुरम (एनडीबी II – पैकेज 14)	1. बाबई सिरवाड़ा फुर्ताला सांगाखेड़ा सड़क (एमपी-एमडीआर-33-11) लंबाई 16.503 किमी. 2. सेमरी हरचंद से पलादेवरी सैनी सांकला सड़क तक (एमपी-एमडीआर-33-14) 3. शोभापुर से भटगांव सड़क (एमपी-एमडीआर-33-04) लंबाई 13.571 किमी. 4. शोभापुर से रेवावनखेड़ी सड़क (एमपी-एमडीआर-33-03) लंबाई 15.056 किमी	53/एनडीबी/ सड़क -II/2018-19 दिनांक 25.05.19	4,00,777.32	16.00	64,12,437

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध विवरण	निष्पादित अतिरिक्त टैक कोट की मात्रा (वर्ग मीटर)	दर (₹ प्रति वर्ग मीटर)	राशि (₹ में)
		5. शोभापुर माचा पचलावारा सड़क (एमपी-एमडीआर-33-05) लंबाई 19.928 किमी.				
8.	जबलपुर (एनडीबी II – पैकेज 15)	1. बनखेड़ी-मुँरैठ-लमकाना-पौडई सड़क लंबाई 24.898 किमी (एमपी-एमडीआर-37-09)). 2. जबलपुर-पुरैना सड़क, लंबाई 14.486 (एमपी-एमडीआर-37-21) 3. नानखेड़ी-बंदरकुदानी सड़क, लंबाई 9.099 किमी (एमपी-एमडीआर-37-30), 4. भेड़ाघाट-उधना सड़क, लंबाई 15.181 किमी (एमपी-एमडीआर-37-14), 5. शिवनी टोला-घाट पिपरिया सड़क, लंबाई 7.641 किमी (एमपी-एमडीआर-37-32).	07/एनडीबी/ सड़क -II /2018 दिनांक 11-09-2018	4,11,192.25	11.00	45,23,115
9.	रायसेन	रायसेन तिगड्डा से गोपालपुर तिगड्डा	32/D/2020-21	93,676.45	14	10,39,996 <sup>6</sup>
10.	ग्वालियर	गोल पहाड़िया से गुमेश्वर मंदिर से मोतीझील सड़क	209/TC/2018-19	1,64,650.00	14	19,27,064 <sup>7</sup>
		<b>कुल</b>		<b>47,48,215.36</b>		<b>6,30,65,122</b>

6 इसमें निविदा प्रतिशत से 20.70% कम शामिल है।

7 इसमें निविदा प्रतिशत से 16.40% कम शामिल है।

परिशिष्ट 2.13

वन विभाग से आवश्यक मंजूरी प्राप्त करने में विफलता के कारण कार्य के विलंबित समापन को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध संख्या	पूर्ण होने में देरी (दिन)	टिप्पणी
1.	खंडवा	हनुमंतिया से धारकवाडी गुलगांव रेयत जामकोटा बांगरदा सड़क लंबाई 16.20 किमी	19/2015-16	1,736	काम बंद कर दिया गया
2.	रायसेन	सिलवानी उप संभाग में दो सड़कों का निर्माण (i) सल्लाबरू टोला सिलवानी- पदान मोहल्ला- कंचनपुरी- गगनवाड़ा- रामपुरा तिगड्डा: 12.80 किमी (ii) निगारी-साईखेड़ा- बरधा- सालिया- रामपुरा जोड़ सड़क: 11.80 किमी	2/D/2019-20 दिनांक 18.06.2019	576	वन मंजूरी
3.		मंगरोल बागलवाड़ा सड़क का निर्माण	45/2016-17	1,680	-
4.		टाडा-खमरिया मार्ग का निर्माण	66/2018-19 दिनांक 23.08.2018	310	वन विभाग ने सड़क की कुछ लंबाई में कैरिजवे की पूरी चौड़ाई में सड़क निर्माण की अनुमति नहीं दी
5.		ईटखेड़ी-अजीत नगर का सुदृढीकरण एवं चौड़ीकरण	60/2016-17	117	वन विभाग ने सड़क की कुछ लंबाई में कैरिजवे की पूरी चौड़ाई में सड़क निर्माण की अनुमति नहीं दी
6.		सड़कों का निर्माण (1) जैतहरी-सर्रा-चांदपुरा-मेघगांव खुर्द मार्ग लंबाई 17.90 किमी (2) पड़रिया कला-डुंगरिया खुर्द-सियालवाड़ा-केसली-चोर पिपलिया मार्ग लंबाई 12.80 किमी.	3/2021-22 दिनांक 07.06.21	176 (31-05-2023 तक)	कार्य जारी था
7.	ग्वालियर	एमडीआर रायरू से नयागांव एबी सड़क का निर्माण	333 DL/2018-19	1,134 (11-08-2023 तक)	कार्य जारी था
8.		शिवपुरी लूप-शीतला माता-चिनोर-डबरा सड़क (एमडीआर) 02/MDR/सीआरएफ/2016-सीआरएफ का निर्माण	17	278	सड़क के बीटी हिस्से को कम चौड़ाई में, 3.75 मीटर की उपलब्ध आरओडब्ल्यू में निष्पादित किया गया था
9.		बीहट से अरोरा गुंधरा जकाहारा सुपावली-बिल्हेटी पारसेन बहादुरपुर मालनपुर तक सड़क का निर्माण लंबाई 40 किलोमीटर (सीसी सड़क)	98/SAC/2017-18, दिनांक 03-02-2018	1,286 (11-08-2023 तक)	कार्य जारी था
10.		गोल पहाड़िया से गुमेश्वर मंदिर से मोतीझील सड़क का निर्माण	209/TC/2018-19 दिनांक 17.09.2018	579	बाधाएं और अतिक्रमण
11.		नोलखा-सोनसा सड़क का सुदृढीकरण कार्य	06/SAC/2018-19 दिनांक 02.06.2018	1,532 (11-08-2023 तक)	कार्य जारी था
12.		दोरार से भंवरपुर मार्ग तक सड़क निर्माण	196/DL of 2018-19	720	-
13.	शिवपुरी	सीआरएफ के अंतर्गत तिलाऊ गांव से पिछोर दिनारा होते हुए गजोरा सड़क तक 22.90 किमी सड़क का निर्माण	01/सीआरएफ/EPC 2020-21 दिनांक 04.07.2020	-	सड़क एलाइनमेंट में वन भूमि के शामिल होने के कारण कार्य अधूरा रह गया
14.		उप संभाग क्रमांक 01 के अंतर्गत सड़कों का सुदृढीकरण i. नोहारीकला पहुंच मार्ग (ओडीआर) 1.73 किमी ii बांकड़े हनुमान मंदिर पहुंच मार्ग (एमडीआर) 1.20 किमी iii बैराड़ धोरिया सड़क (एमडीआर) 4.00 किमी iv म.प्र. से ए.बी. सड़क (एमडीआर) 1.00 किमी फीट	11/2018-19 दिनांक 23.07.2018	448	आरक्षित वन में माधव राष्ट्रीय उद्यान से होकर गुजरता है
15.		मगरोनी धोलागढ़ सुभाषपुरा वाया मोहिनी डोंगरी सड़क का निर्माण	30/2016-17/14.07.16	963	वन मंजूरी
16.		लोहादेवी से गलथुनी सड़क का सुदृढीकरण	47/2017-18 दिनांक 15.01.2018	1189	सड़क के कब्जे से संबंधित मुद्दा
17.	उज्जैन	रूपाखेड़ी चिरडी मेरगढ़, लखमनखेड़ी, बड़ोदिया, भूडखेड़ी, तनोदिया सड़क का निर्माण	68/2018-19 दिनांक 06.09.2018	465	-
18.		खेड़ा खजुरिया से मकला फांटा वाया धानोदिया पाडीखेड़ा निपानिया राजू, हनुमान चोपाई, नागपुर, मालीखेड़ी जरदा सड़क का निर्माण	63/SAC/2018-19 दिनांक 23-08-2018	1307 (21-09-2023 तक)	कार्य जारी था अवरोध-मुक्त भूमि की अनुपलब्धता
19.	देवास	तीन सड़कों का निर्माण 1. सीआरएफ बाग जलेरिया सड़क की लंबाई 12.00 किमी 2. नगमहाराज फंटा सुमरखेड़ी-भौरासा से मिर्जापुरा भेरुखकाकरा सड़क 3. बंडागांव-नौराबाद	02/सीआरएफ/2016-17	266	सड़क एलाइनमेंट में ग्रामीणों का अतिक्रमण

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध संख्या	पूर्ण होने में देरी (दिन)	टिप्पणी
		नानागरखेड़ी से मनोरंजन 3. धाबा की लंबाई 7.28 किमी भेरुखकाकरा सड़क की लंबाई 4.94 किमी			
20.	नरसिंहपुर	महावताला-भामा सड़क का निर्माण, जिला नरसिंहपुर लंबाई 20.30 किमी (नाबार्ड)	135/2013-14 दिनांक 2.8.2013	1789	20.30 किमी में से 14.21 किमी लंबाई में सड़क पर भूमि अधिग्रहण का मुद्दा
21.	अलीराजपुर	चांदपुर माधे सर्वा केल चंदरवाली अंधराकांछ गुजरात सीमा सड़क का निर्माण लंबाई 7 किमी	10/A/2021-22 दिनांक 01.12.2021	199	चैनेज 00 से 105 तक सड़क पर पड़ने वाली निजी भूमि
22.		बेहड़वा गिरघा से मालवेली टटियाम्बा सड़क का निर्माण, लंबाई 6.70 किमी	30/A/2018-19 दिनांक 23.07.2018	914	बिजली के खंभे को स्थानांतरित न करना
23.		महेंद्र से डोबानिया-फलिया सड़क का निर्माण, लंबाई 3.00 किमी	07/AJ/ 2020-21	262	वन मंजूरी में 126 दिन। केवल 5.5 मीटर की अनुमति, ठेकेदार को 8-10 मीटर में पुलिया निर्माण के लिए दंडित किया गया। 136 दिनों से काम बंद है।
24.	जबलपुर	कटंगी लामी सड़क का निर्माण 1.80 कि.मी	53/2018-19 दिनांक 01.09.2018	883	सीमांकन देरी से किया गया
25.		थाना से चंदेरी सड़क का निर्माण, लंबाई 3.70 किमी	31/2020-21 दिनांक 10.07.2020	425	वन मंजूरी
26.		बड़खेड़ा-खुलारी-डुडवारा मार्ग का निर्माण लंबाई 4.44 किमी	36/DL/2020-21 दिनांक 17.07.2020	576	वन विभाग द्वारा निर्माण की अनुमति न दिए जाने के कारण निर्माण कार्य बंद कर दिया गया
27.	सिंगरोली	पिपराखांड से उर्ती सड़क का निर्माण, लंबाई 5 किमी	30/DL/2016-17 दिनांक 28.06.2016	488	निजी भूमि
28.		सराय बाईपास सड़क का निर्माण, लंबाई 16.80 किमी	119/2019-20, दिनांक 15- 11-2019	766 (20-12-2023 तक)	निजी भूमि कार्य जारी था
29.		रमधा बैस के घर से सिपाही बहारा तक म्यार नदी पहुंच मार्ग का निर्माण, लम्बाई- 4.70 किमी	67/2016-17	कुल 1071/697 वन विलंब	वन मंजूरी
30.		करथुआ-चितरंगी सड़क का चौड़ीकरण और पुनर्निर्माण, लंबाई 36.02 किमी (एमडीआर)	46/2016-17 दिनांक 5.9.2016	574	वन मंजूरी
31.	सतना	झुकेही रेलवे स्टेशन से डेल्हा सड़क तक निर्माण कार्य 43.27 किमी (वीआर)	66/मैहर /2018-19 दिनांक 28.09.2018	823	वन मंजूरी
32.	विदिशा	मध्यप्रदेश राज्य में प्रमुख जिला सड़कों का उन्नयन और पुनर्निर्माण एनडीबी-II (पैकेज-12) लटेरी मुंडेला नजीराबाद सड़क लंबाई 22.732 किमी., कुल्हार वाया भाल बामोरा से मंडी बामोरा सड़क लंबाई 21.280 किमी., देवपुर मुगलसराय सड़क लंबाई 10.70 किमी., उदयपुर बामोरा पथरीउपो बीना नदी लंबाई 28.10 किमी., बरखेड़ी शायर बामोरापरासी खामखेड़ा लंबाई 15.994 किमी., कुल लंबाई 98.806 किमी.	17/एनडीबी/सड़क- II/2018/पैकेज सं.-12	851 (23-06-2023 तक)	विलंबित वन मंजूरी
33.		उदयगिरि ढोलखेड़ी बागरी सड़क का निर्माण लंबाई 7.28 किमी	16/2016-17	610	14 महीने बाद भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया शुरू की गई
34.		दलपतपुर-बर्ना सड़क का सुदृढीकरण	65/DL/2017-18 दिनांक 23.12.2017	464	विलंबित वन मंजूरी
35.		अमोदा नयागांव पिपलिया सड़क का निर्माण	59/2018-19 दिनांक 13.08.2018	997	विलंबित भूमि अधिग्रहण
36.	सीहोर	सीहोर जिले की कोठारी मैनाखेड़ी से परवागोसाई सड़क का निर्माण लंबाई 4.80 कि.मी.	58/2016-17 दिनांक 04.10.2016	421	भूमि विवाद के कारण
37.	छतरपुर	बाजना-नयाखेड़ा-जटाशंकर मार्ग का निर्माण 16.99 किमी	71/2018-19 दिनांक 04.10.2018	776	विलंबित वन मंजूरी
38.		नौगांव-बल्देवगढ़ मार्ग का सुदृढीकरण 35.90 किमी	03/2018-19 दिनांक 26.04.2018	547	अतिक्रमण
39.		चंदला-हथोहा-अजयगढ़ मार्ग का निर्माण छतरपुर	14/2015-16 दिनांक 31.07.2015	942	भूमि अधिग्रहण का प्रावधान न होना, प्रमुख पुल के एलाइनमेंट को मंजूरी न

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध संख्या	पूर्ण होने में देरी (दिन)	टिप्पणी
					मिलना तथा विद्युत पोल के स्थानांतरण में देरी।
40.		नैनागिरी-मझगुआ घाटी सड़क 6.20 किमी का निर्माण	107/2017-18 दिनांक 20.02.2018	845	विलंबित भूमि अधिग्रहण
41.	रीवा	हरई प्रताप सिंह पहुंच मार्ग 4 किमी का उन्नयन	286/DL/2018-19 दिनांक 04.12.2012	1838	वन मंजूरी
42.		मऊगंज से जेल पहुंच मार्ग का उन्नयन	201 DL/2018-19 दिनांक 29.1.2019	138	भूमि अधिग्रहण
43.	बैतूल	पेंडोनी से पंढरी सड़क का निर्माण लंबाई 4.60 किमी.	40/DL/2018-19	1115	विलंबित वन मंजूरी
44.		बैतूल से खंडारा आमला बोरदेही बसखापा (नागदेव मंदिर) का निर्माण लंबाई 72.50 किमी.	04/DL/2016-17	373	375 मीटर का लिंक गायब है क्योंकि इसका निर्माण नहीं हो सका
45.	इंदौर	चिखली से नयागांव जगजीवनराम नगर इंद्रा आवास सड़क का निर्माण	184/DL/2018-19 दिनांक 14.09.2018	1463	विलंबित वन मंजूरी
46.	बुधनी	सलकनपुर देवी मंदिर पहुंच मार्ग	22/2018-19 दिनांक 21.06.2018	605	विलंबित वन मंजूरी
47.		ग्राम भड़कुल से संगोनिया-भोपाल मुख्य मार्ग	33/2017-18	194	स्थानीय लोगों, खंभों के स्थानांतरण आदि के कारण बाधाएं।
48.	भोपाल	गोल अमरावत, मंडीदीप सड़क से पचामा, बधोरी होते हुए सड़क के चौड़ीकरण और उन्नयन का निर्माण	41/2017-18 दिनांक 31.07.2017	866	अतिक्रमण, सड़क मार्ग से पेड़ों को हटाने में देरी, खंभों का स्थानांतरण।

## परिशिष्ट 3.1

## मोबिलाइजेशन अग्रिम की गैर-वसूली दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	पैकेज सं.	अनुबंध राशि	कार्य प्रारंभ की तिथि	पूर्ण होने की निर्धारित अवधि दिनों में	कार्य प्रारंभ होने की तिथि से 30 प्रतिशत समय	प्रारंभ तिथि से 30 प्रतिशत समय के बाद की स्थिति		कुल मोबिलाइजेशन अग्रिम दिया गया	मोबिलाइजेशन अग्रिम वसूला गया	वसूली योग्य अग्रिम राशि
						किए गए कार्य का मूल्य	वित्तीय प्रगति प्रतिशत में			
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच	आई	जे	के
1	5	323.57	09-03-2019	730	14-10-2019	0	0	16.17	0	16.17
2	नया पैकेज	182.36	10-11-2022	365	22-02-2023	0	0	18.23	0	18.23
3	10	159.59	15-01-2019	730	22-08-2019	5.85	3.67	15.96	0	15.96
कुल		665.52						50.36	0	50.36

### परिशिष्ट 3.2

#### कार्य प्रारंभ होने में विलंब को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	सड़क का नाम	अनुबंध तिथि	पूर्ण होने की निर्धारित अवधि	कार्य प्रारंभ की तिथि	विलंब की अवधि (दिनों में)
1.	सागर	59/2018-19 /13.08.2018	अमोदा-नयागांव-पिपलिया सड़क	13-08-2018	12-06-2019	31-01-2019	171
2.		92/DL/2017-18 /09.03.2018	खुरई-नगना-डोंगा-लोहरा सड़क	03-03-2018	08-07-2018	30-07-2021	1,245
3.	छत्तपुर	71/2018-19 /04.10.2018	बाजना-नयाखेड़ा-जटाशंकर सड़क	04-10-2018	03-02-2020	28-02-2019	147
4.		107/2017-18 /20.02.2018	नैनागिरी-मझगुआ घाटी सड़क	20-02-2018	19-02-2019	29-10-2018	251
5.		04/2018-19/ 18.5.2018	बिजावर बाजना बक्सवाहा सड़क	18-05-2018	17-05-2019	25-02-2019	283
6.		06/2020-21	एनएच 75 से कादरी पड़वन पुरवा गुजरातनपुरवा दलान मार्ग	26-06-2020	25-06-2021	26-02-2021	245
7.	रीवा	104/DL/2014-15/ 05.09.2014	मनिका लखवार गढ़ी सड़क	05-09-2014	04-11-2015	10-01-2015	127
8.	सतना	46/2018-19 /07.08.2018	मनिका लखवार गढ़ी सड़क	07-08-2018	06-08-2019	20-11-2018	105
9.		01/EE/2017-18 /01.04.2017	झिन्ना-मर्यादपुर-भैसरहा-चरकी घाटी सड़क	01-04-2017	30-05-2018	10-06-2017	70
10.		66/मैहर/2018-19 / 28.09.2018	झुकेही रेलवे स्टेशन से डेल्टा सड़क	28-09-2018	27-09-2020	25-01-2019	119
11.		41/2021-22 /27.09.2021	न्यू रामनगर टाउन से हरदुआ गंजास सड़क	27-09-2021	26-01-2022	05.04.2022	191
12.		106/2021-22 /04.03.2022	सतना सेमरिया सड़क	04-03-2022	03-06-2022	08-11-2022	249
13.	सिंगरौली	58/DL/2018-19 /23.08.2018	धिरौली से पुरैनी धिरौली पहुंच मार्ग	23-08-2018	23-05-2019	10-10-2018	48
14.		09/EE/2018-19 /13.04.2018	कैरा से पोंडी सड़क, धानी गांव पहुंच मार्ग और मुड़ापाली घड़ी सड़क	13-04-2018	12-08-2018	20-09-2020	891
15.		30/DL/2016-17 28.06.2016	पिपराखांड से उर्ती सड़क	28-06-2016	27-02-2017	10-11-2016	135
16.		13/DL/2020-21 /24.06.2020	रैला-कानपुरा सड़क	24-06-2020	23-09-2020	28-10-2020	155
17.		99/DL/2019-20 /30.10.2019	माडा से मझौली मार्ग एवं रैला-कानपुरा-बेतरिया मार्ग	30-10-2019	29-04-2020	07-01-2020	69
18.		115/2018-19	दुधमनिया- बेलगांवा सड़क	28-01-2019	27-10-2019	05-06-2019	128
19.		58/EE/2017-18 /19.12.2017	गोरबी मुख्य सड़क से मुहरे पहुंच मार्ग	19-12-2017	18-06-2018	20-05-2018	152
20.	जबलपुर 2	42/DL/2022-23 / 8.09.2022	मेडिकल कॉलोनी कैंपस सड़क और एनएच-7 से लम्हेटाघाट- भेड़ाघाट मीरगंज सड़क	08-09-2022	07-01-2023	02-05-2023	425
21.		159/EE/2015-16 /31.03.2016	बेलखेड़ा-कटाईघाट-बरमान मार्ग	31-03-2016	30-05-2016	02-04-2018	732
22.		53/2018-19 /01.09.2018	कटंगी लामी सड़क	01-09-2018	28-02-2019	12-01-2019	133
23.		31/2020-21 /10.07.2020	थाना से चंदेरी सड़क	10-07-2020	09-07-2021	03.09.2020	55
24.		36/DL/2020-21 /17.07.2020	बड़खेड़ा-खुलारी-दुदवारा सड़क	17-07-2020	16-07-2021	14-10-2020	89
25.	नरसिंहपुर	29/MDR/16-17	नरसिंहपुर-केरपानी-सरसला मार्ग	03-06-2016	03-02-2018	17-10-2016	143
26.		02/DL/2020-21/ 27.05.2020	नरसिंहपुर-संकल-गोटेगांव सड़क	27-05-2020	26-05-2023	20-01-2021	238
27.		135/2013-14/ 2.8.2013	महागवंतला-भामा सड़क	02-08-2013	01-01-2015	16-02-2015	563
28.		24/DL/2019-20 /13.09.2019	गोटेगांव-लाठगांवधुमा सड़क	13-09-2019	12-01-2020	10-11-2019	58
29.	अलीराजपुर	09/DL/2013-14 /01.06.2013	अमखुट-काठीवाड़ा सड़क	01-06-2013	31-08-2014	03-12-2013	185
30.		10/A/2021-22 /01.12.2021	चांदपुर-मोरधी-अंधरकंच गुजरात सीमा सड़क	01-12-2021	30-11-2022	23-04-2022	143
31.		30/A/2018-19 /23.07.2018	बेहड़वा गिरधा से मालवेली तातियाम्बा सड़क	23-07-2018	22-07-2019	22-09-2018	61
32.	इंदौर 1	164/DL/2020-21 /15.01.2021	हवा बांग्ला-कैट-राउ सड़क	15-01-2021	14-01-2022	30-07-2021	196
33.		179/A/2018-19 /10.09.2018	सामरिया- राउ से भाटखेड़ी मार्ग	10-09-2018	10-05-2019	01-11-2019	417
34.		237/2016-17/ 03.03.2017	सिमरोल-उदय नगर सड़क	03-03-2017	02-11-2017	08-08-2017	158
35.		232/17-18/ 7.2.2018	बिचौली पहुंच मार्ग	07-02-2018	06-10-2018	14-01-2019	341

## परिशिष्ट 3.3

## डब्ल्यूएमएम के निष्पादन के गलत तरीके के कारण अतिरिक्त लागत दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	पैकेज सं./ संभाग का नाम	डब्ल्यूएमएम लंबाई में निष्पादित	डब्ल्यूएमएम(मी) के निष्पादन में प्रदान किया गया ऑफसेट	मोटाई (मीटर)	मात्रा (घन मीटर)	दर (₹ प्रति घन मीटर)	अतिरिक्त लागत (₹ में)	
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच	
1	01 / उज्जैन	23,330	1 <sup>st</sup> Layer	0.285	0.125	831.13	1,120	9,30,867
			2 <sup>nd</sup> Layer	0.285	0.125	831.13	1,120	9,30,867
		38,510	1 <sup>st</sup> Layer	0.285	0.125	1,371.92	1,120	15,36,549
			2 <sup>nd</sup> Layer	0.285	0.125	1,371.92	1,120	15,36,549
		13,970	1 <sup>st</sup> Layer	0.420	0.125	733.43	1,120	8,21,436
			2 <sup>nd</sup> Layer	0.160	0.125	279.40	1,120	3,12,928
32,625	1 <sup>st</sup> Layer	0.225	0.125	917.58	1,120	10,27,688		
	2 <sup>nd</sup> Layer	0.100	0.125	407.81	1,120	4,56,750		
2	03 / रतलाम	61,710	1 <sup>st</sup> Layer	0.410	0.125	3,162.64	1,061	33,55,558
			2 <sup>nd</sup> Layer	0.160	0.125	1,234.20	1,061	13,09,486
3	05 / खंडवा	1,33,670	1 <sup>st</sup> Layer	0.410	0.125	6,105.41	1,478	90,23,796
			2 <sup>nd</sup> Layer	0.160	0.125	2,382.60	1,478	35,21,483
4	06 / खरगोन	1,43,845	1 <sup>st</sup> Layer	0.410	0.125	7,372.06	1,025	75,56,358
			2 <sup>nd</sup> Layer	0.160	0.125	2,876.90	1,025	29,48,823
5	14 / नर्मदापुरम	74,490	1 <sup>st</sup> Layer	0.410	0.125	3,817.61	1,550	59,17,299
			2 <sup>nd</sup> Layer	0.160	0.125	1,489.80	1,550	23,09,190
6	15 / जबलपुर	71,305	1 <sup>st</sup> Layer	0.410	0.125	3,654.38	1,245	45,49,705
			2 <sup>nd</sup> Layer	0.160	0.125	1,426.10	1,245	17,75,495
कुल							4,98,20,827	

परिशिष्ट 3.4

सड़कों के नवीनीकरण में बिटुमिनस कंक्रीट के गलत प्रावधान को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	निविदा प्रतिशत	बीसी की मात्रा	दर	राशि	ओजीपीसी सील कोट की मात्रा	दर (ओजीपीसी + सील कोट)	राशि	अंतर
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच=एफ×जी	आई=एफ/0.03	जे	के=आई×जे	एल=एच-के±ई
1.	खरगोन	बीटी रिन्डूअल रोडिया शेल्डा सड़क	77/2022-23 दिनांक 06.03.2023	-16.6	1,814.40	9,482	1,72,04,141	60,480.00	166	1,00,39,680	59,75,160
2.		बीटी नवीकरण कटोरा - शेल्डा सड़क	76/2022-23 दिनांक 06.03.2023	-17.58	1,684.20	9,482	1,59,69,584	56,140.00	166	93,19,240	54,81,214
3.	नर्मदापुरम	उपसंभाग पंचमढ़ी के अंतर्गत बी.टी. आवासीय एवं गैर आवासीय शॉर्ट सर्किल सड़क, रायभवन, पुराने होटल से वीआईपी सर्किल हाउस, पीडब्ल्यूडी कार्यालय सड़क, जय स्तंभ से गेट नंबर 1, चर्च से शॉर्ट सर्किल सड़क, रुस्तम कॉटेज से ब्रिगेडियर बंगला, पेट्रोल पंप पांडव गुफा खंड, गर्व यार्ड, छिंदवाड़ा बरेली सड़क से टेकापार सड़क, छिंदवाड़ा बरेली सड़क से छिराई सड़क, सिंगनामा रेस्ट हाउस पहुंच मार्ग का नवीनीकरण कार्य।	32/DL of 2022-23 दिनांक 26.05.2022	4.91	1384.98	9,482	1,31,32,380	46,166.00	166	76,63,556	57,37,344
4.		उपसंभाग पंचमढ़ी के अंतर्गत बी.टी. आवासीय एवं गैर आवासीय खंड सर्किल सड़क, नालंदा स्कूल से वन कार्यालय एवं अन्य सड़कों का नवीनीकरण कार्य।	33/DL of 2022-23 दिनांक 26.05.2022	4.89	1338.82	9,482	1,26,94,691	44,627.33	166	74,08,137	55,45,066
5.	ग्वालियर	डबरा उपसंभाग के अंतर्गत मकोड़ा से टेकनपुर सड़क (पुराने एनएच 75 का हिस्सा) पर बीटी नवीनीकरण कार्य	अनुबंध संख्या 397/TC/2018-19; दिनांक 18.12.2018 के अंतर्गत अनुपूरक कार्य।	-9.99	1,749.40	7,669	1,34,16,149	58,313.33	193	1,12,54,473	19,45,724
<b>कुल</b>						<b>7,971.80</b>	<b>7,24,16,945</b>			<b>4,56,85,086</b>	<b>2,46,84,508</b>

## परिशिष्ट 3.5

## इलेक्ट्रॉनिक सेंसर के साथ स्लिप फॉर्म पेवर का प्रयोग न करने से ठेकेदार को हुए अनुचित लाभ को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	पीक्यूसी मात्रा	दर	राशि	डीएलसी मात्रा	दर	राशि	निविदा प्रतिशत	राशि (₹ लाख में)
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी=ई×एफ	एच	आई	जे=एच×आई	के	एल
1	खरखाव संभाग II, भोपाल	गोल अमरावत, मंडीदीप सड़क वाया पचामा, बधोरी सड़क	41/2017-18 दिनांक 31.07.2017	28,758.96	350	1,00,65,636	12,269.45	150	18,40,418	-10.35	1,06,73,777
2	रायसेन	मनकवाड़ा रिमझा पिपलिया	109/D/2017-18 दिनांक 30.12.2017	3,518.89	350	12,31,612	1505.25	150	2,25,788	-6.60	13,61,211
3	रायसेन	ईटखेड़ी-अजीत नगर	60/2016-17	22,063	350	77,22,050	9758.68	150	14,63,802	0.00	91,85,852
4	बुधनी	भड़कुल से संगोनिया-भोपाल मुख्य मार्ग	33 of 2017-18 दिनांक 21.11.2017	5,572.83	350	19,50,491	2,285.26	150	3,42,789	-18.01	18,80,260
5	बुधनी	बसनिया खुर्द	05/ 2018-19	15,203.2	350	53,21,120	6300.2	150	9,45,030	-1.08	61,98,476
6	बुधनी	चिंच कलवाना सड़क	09/ 2016-17	59,014.21	350	2,06,54,974	22438.07	150	33,65,711	-21.20	1,89,28,299
7	अलीराजपुर	चांदपुर-मोरधी-अंधरकंच गुजरात सीमा सड़क	10/A/2021-22 दिनांक 01.12.2021	179.94	350	62,979	77.15	150	11,573	-19.61	59,932
8	उज्जैन	झारड़ा से महिदपुर सड़क	81/2015-16, दिनांक: 01-10-2015	4,102.25	350	14,35,788	1757.84	150	2,63,676	-13.13	14,76,324
9	उज्जैन	घटिया जगोटी कानाखेड़ी सड़क	50/2017-18 दिनांक 10.08.2017	2,536.368	350	8,87,729	920.855	150	1,38,128	-21.56	8,04,682
10	उज्जैन	रूपाखेड़ी चिरडी मेराढ़ सड़क	68/2018-19 दिनांक 06.09.2018	445.101	350	1,55,785	163.09	150	24,464	-19.58	1,44,956
11	उज्जैन	खेड़ा खजूरिया से मकला फांटा सड़क	63/SAC/2018-19 दिनांक 23-08-2018	3,454.02	350	24,791	1,324.65	150	1,98,698	-18.69	11,44,923
12	उज्जैन	महिदपुर से काचरिया सड़क	28/2016-17	1,611.85	350	5,64,148	644.74	150	96,711	-18.17	5,40,781
13	रतलाम	रतलाम बायपास सड़क (प्रताप नगर ओवर ब्रिज से सेजावता फांटा तक) सीसी फुटपाथ सड़क का सुदृढ़ीकरण	63/ 2017-18	4,907.31	350	17,17,559	2031.16	150	3,04,674	-17.72	16,63,893
14	रतलाम	मावता-कलुआखेड़ा-ढोढर-कलालिया-फांटा-रिंगनोद-हाटपिपलिया-खजूरिया-बडावदा सड़क लंबाई 47.50 किमी	01/सीआरएफ/2018-19	2,683.94	350	9,39,379	0	150	0	-21.51	7,37,319
15	नर्मदापुरम	एनडीबी पैकेज- 14 की सभी पांच सड़कें	53/एनडीबी/सड़क-II/2018-19 दिनांक 25.05.19	20836.82	350	72,92,887	7996.71	150	11,99,507	0.00	84,92,394
16	नर्मदापुरम	बनखेड़ी-उमरधा-सीआरएफ सड़क	05/सीआरएफ/2016-17 दिनांक 25-05-2016	46952.92	350	1,64,33,522	19699.57	150	29,54,936	0.00	1,93,88,458
17	देवास	चुआबरधीरा से बैराखेड़ी फांटा सड़क	01/2020-21, दिनांक: 07-05-2020	2034.737	350	7,12,158	0	150	0	-15.66	6,00,634
18	ग्वालियर	डबरा – जंगीपुरा	33 DL/2018-19	2968.61	350	10,39,014	1950	150	2,92,500	-22.04	10,38,048
19	ग्वालियर	शिवपुरी लूप-शीतला माता-चिनोर-डबरा	02/MDR/सीआरएफ/2016-17	85039.904	350	2,97,63,966	35537.518	150	53,30,628	-19.28	2,83,28,356
20	ग्वालियर	मोहना से काकेटो डैम सड़क	138/2015-16	1,271.54	350	4,45,039	555.38	150	83,307	-12.81	4,60,665
21	शिवपुरी	मगरनी धोलागढ़ डोंगरी सड़क	30/2016-17/14.07.16	8,927.73	350	31,24,706	5524.44	150	8,28,666	-12.83	34,46,154
22	बैतूल	पेंडोनी से पंढरी सड़क	40/DL/2018-19	595.82	350	2,08,537	226.8	150	34,020	-12.68	2,11,801
23	बैतूल	रिधोरा-सौंदिया सड़क	10/2018-19 दिनांक 18.7.2018	709.22	350	2,48,189	306.38	150	45,957	-11.00	2,61,790
24	विदिशा	लटोरी मुंडेला नजीराबाद सड़क, कुल्हार वाया भाल बमोरा से मंडी बामोरा सड़क, देवपुर मुगलसराय सड़क, उदयपुर	17/एनडीबी/सड़क-II/2018 दिनांक 20.9.2018	10,282.15	350	35,98,753	3418.21	150	5,12,732	-15.39	34,78,727

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	पीक्यूसी मात्रा	दर	राशि	डीएलसी मात्रा	दर	राशि	निविदा प्रतिशत के	राशि (₹ लाख में) एल
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी=ई×एफ	एच	आई	जे=एच×आई	के	एल
		बमोरा पठारी बीना नदी तक, बेरखेड़ी शायर बमोरा परासी खामखेड़ा									
25	विदिशा	ठार निठारी भदौरा सड़क	160/2012-13	1,069.3	350	3,74,255	534.65	150	80,198	-9.00	4,13,552
26	खंडवा	रोशनी-अंबाड़ा-सांबलीखेड़ा सड़क	10 DL/2016-17, दिनांक: 20-05-2016	36,062.5	350	1,26,21,875	16975	150	25,46,250	-15.01	1,28,91,389
27	खंडवा	एनडीबी पैकेज 05 1. खंडवा-अहमदपुर-कालमुखी-केलवा सड़क (एमपी-एमडीआर-50-15) 2. पिपलौदा- कुमठा-भीलखेड़ी-सरया-चमेरा-डोंगरगांव-बोरगांव सड़क (एमपी-एमडीआर-50-26) 3. बीड-शेलजा-सेल्दा-संत सिंगाजी पुल-चारखेड़ा-चनेरा-बाई-पिपलानी (एमपी-एमडीआर-50-07) 4. सुलगांव-निमाड़ खीरी-बांगरदा-धनगांव-कालमुखी सड़क (एमपी-एमडीआर-50-03) 5. पंधाना-अरुद-बोरगांव सड़क (एमपी-एमडीआर-50-24) 6. पंधाना-निहाल-बड़ी-डाभी-पश्चिम निमाड़ सीमा सड़क (एमपी-एमडीआर-50-23) 7. जलकुआं-भगियापुरा-सेमलिया-गुड़ी सड़क (एमपी-एमडीआर-50-21) 8. भावासा-मालवीर-नैचंडी- जम्बूपानी (एमपी-एमडीआर-51-17)	45/एनडीबी/सड़क-II/2018-19, दिनांक: 09-01-2019	15,099	350	52,84,650	0	150	0	0.00	52,84,650
28	खरगोन	महेश्वर-जलकोटी सड़क	02/ 24.06.2016	8,435.71	350	29,52,499	3444.125	150	5,16,619	-18.21	28,37,391
29	सिंगरौली	एनएच-39 से औद्योगिक क्षेत्र मोरवा	164/2022-23, दिनांक 02-03-2023	0	350	0	376.125	150	56,419	-12.76	49,220
30	अलीराजपुर	महेंद्र से डोबानिया-फलिया सड़क	07/AJ/ 2020-21, दिनांक: 18-07-2020	0	350	0	802.09	150	1,20,314	-16.32	1,00,678
31	अलीराजपुर	उमराली-छकतला-गुजरात सीमा सड़क (AENQ-466284)	05/A/2018-19 दिनांक 30.5.2018	903.718	350	3,16,301	425.04	150	63,756	-11.11	3,37,833
<b>कुल</b>											<b>14,24,22,425</b>

## परिशिष्ट 3.6

## बिटुमिनस कंक्रीट के निष्पादन में ठेकेदार को अनुचित लाभ दिखाने वाला विवरण

(राशि ₹ में)

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	निविदा प्रतिशत	बैच मिक्स प्लांट का उपयोग करके बीसी की दर	ड्रम मिक्स प्लांट का उपयोग करके बीसी की दर	दर अंतर	निष्पादित मात्रा (घन मीटर)	अतिरिक्त भुगतान
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच=एफ-जी	आई	जे=आई×एच±ई
1.	खालियर	सुसेरा पंधुच मार्ग पर बीटी नवीनीकरण	01/TC/2019-20 दिनांक 27.05.2019	-20.70	7,669	7,376	293	1,954.48	4,54,121
2.		मकोड़ा से टेकनपुर सड़क पर बीटी नवीनीकरण कार्य	अनुपूरक कार्य (28.09.2021) अनुबंध सं. 397/TC/2018-19; दिनांक 18.12.2018 के अंतर्गत	-9.99	7,669	7,376	293	1,749.40	4,61,368
3.		विक्की फैक्ट्री तिराहा सड़क	112/SAC/2017-18, दिनांक: 20-03-2018	-17.98	7,669	7,376	293	1,429.19	3,43,461
4.	उज्जैन	पंचक्रोशी सड़क का बीटी नवीनीकरण कार्य	14/SAC/2022-23 दिनांक 20-05-2022	-10.08	9,581	9,482	99	696.96	62,044
5.		रूपाखेड़ी चिरडी मेरगढ़ सड़क	68/2018-19 दिनांक 06.09.2018	-19.58	7,669	7,376	293	2,267.17	5,34,215
6.	देवास	तीन सड़कों का निर्माण 1. सीआरएफ बाग जलेरिया सड़क लंबाई 12.00 किमी 2. नागमहाराज फांटा सुमराखेड़ी-भौरासा से मिर्जापुर-भेरूखकरा सड़क 3. बुंदनगांव-नौसीराबाद नानगरखेड़ी से मनोरंजन 3. ढाबे की लंबाई 7.28 किमी भेरूखकरा सड़क की लंबाई 4.94 किमी	02/सीआरएफ/2016-17	आइटम दर	9,901	9,653	248	2,203.41	5,46,446
7.		विकास नगर चौराहा से रसूलपुर चौराहा ओला एबी सड़क, देवास	81/2020-21	-8.89	7,669	7,376	293	1,882.64	5,02,575
8.	रीवा	पडारा गढ़वा सड़क का बीटी नवीनीकरण कार्य लंबाई 9.80 किमी	45/रीवा /2018-19 दिनांक 18-05-2018	-13.25	7,669	7,376	293	1,569.66	3,98,972
<b>कुल</b>								<b>13,752.91</b>	<b>33,03,202</b>

परिशिष्ट 3.7

बैकफिलिंग के अवमानक निष्पादन को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	निविदा प्रतिशत	निष्पादित बैकफिलिंग का मूल्य	निष्पादित फिल्टर मीडिया का मान	वीप होल निष्पादित	(राशि ₹ में)	
								कुल राशि	आई=एफ+जी+एच±ई
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच	आई=एफ+जी+एच±ई	
1	नर्मदापुरम	सीआरएफ अंतर्गत सांडिया मार्ग लंबाई 33.80 किमी का निर्माण	बनखेड़ी-उमरधा-मथाई- 17 दिनांक 25.05.2016	05/सीआरएफ/2016-	आइटम दर 39,27,282	86,906	0	40,14,188	
2	ग्वालियर	मोहना से काकेटो डैम सड़क तक ए.बी. सड़क का निर्माण	139/DL of 2015-16	-12.81	3,41,811	0	0	2,98,025	
3	मन्दसौर	दसोरिया होते हुए गरोठ तक गुराड़िया माता का निर्माण	38/2020-21 दिनांक 11.11.2020	-21.77	4,43,942	0	1,05,253	4,29,635	
4	बुरहानपुर	दरियापुर-अंबाड़ा-नेपानगर सड़क 22.055 किमी (एमडीआर)	04/03.06.2016	-15.01	7,77,236	0	30,989	6,86,910	
5	बैतूल	शाहपुर भयावाड़ी सड़क, शाहपुर मंडी पंधुच मार्ग, बासपानी भयावाड़ी सड़क, शाहपुर मंडी पंधुच, धोदरामोहर रेलवे फीडर सड़क का सुदृढीकरण	05/2018-19	-17.89	2,26,116	0	21,175	2,03,051	
<b>कुल</b>								<b>56,31,809</b>	

## परिशिष्ट 3.8

## टाई बार के गैर-निष्पादन के कारण पीक्यूसी के अवमानक कार्य निष्पादन को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध संख्या.	निविदा प्रतिशत	टाई बार के बिना निष्पादित पीक्यूसी की मात्रा	दर	राशि
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच=एफ×जी±ई
1	बुधनी	जमोनिया कला, धौलपुर, चोरसाखेड़ी, रानीपुरा, छीपानेर, नारायणपुर, ससली, सीगांव, गोपालपुर सड़क पर पांडागांव का सुदृढीकरण और चौड़ीकरण	23/2017-18/24.07.17	-15.51	1,513.87	5,376	68,76,274
2		सलकनपुर देवी मंदिर पहुंच मार्ग से सड़क का चौड़ीकरण	22 of 2018-19 दिनांक 21.06.2018	-11.06	1225.49	4803	52,35,034
3	खालियर	एमडीआर रायरू से नयागांव एबी सड़क का निर्माण	333 DL/2018-19	-22.04	4,082.90	5,153	1,64,02,148
4		मोहना से काकेटो डैम सड़क तक ए.बी. सड़क का निर्माण	196/DL of 2015-16	-12.81	587.8	6,362	32,60,543
5		बीहट से अरोरा गुंधरा जकाहारा सुपावली-बिल्हेटी पारसेन बहादुरपुर मालनपुर तक सड़क का निर्माण लंबाई 40 किलोमीटर (सीसी सड़क)	98/SAC/2017-18, दिनांक 03-02-2018	-15.4	3,740.00	5,153	1,63,04,298
6	मन्दसौर	कचनारा फांटा से नाहरगढ़ बिल्लोद सड़क का निर्माण	56/2020-21 दिनांक 04.02.2021	-23.99	2,652.18	4,803	96,82,473
7	रतलाम	भेसोला से करौंदी नागदा मार्ग का निर्माण लंबाई 7.00 कि.मी	37/DL/2019-20	-23.05	673.2	4,491	23,26,461
		कुल			14,475.44		6,00,87,231

परिशिष्ट 3.9

विनिर्देश के विपरीत डब्ल्यूएमएम के निष्पादन को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	निविदा प्रतिशत	यातायात (एमएसए)	डब्ल्यूएमएम के बाद अगले ओवरले कोर्स के निष्पादन में देरी	निष्पादित डब्ल्यूएमएम की मात्रा (घन मीटर)	दर (₹ प्रति घन मीटर)	राशि (₹)
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच	आई	जे
1	खंडवा	हनुमंतिया से धारकवाडी गुलगांव रैयत जामकोटा बंगराडा सड़क	19/2015-16	-16.60	02	15-22 दिन	4,556.30	1547.23	58,79,403
2	ग्वालियर	गोल पहाड़िया से गुणेश्वर मंदिर से मोतीझील सड़क का निर्माण	209/TC/2018-19 दिनांक 17.09.2018	-16.40	10	9 से 24 महीने	20,659.50 <sup>8</sup>	1261.00	2,17,79,162
3	शिवपुरी	सीआरएफ के अंतर्गत तिलाऊ गांव से पिछोर दिनारा होते हुए गजोरा सड़क तक 22.90 किमी सड़क का निर्माण	01/सीआरएफ/ ईपीसी 2020-21 दिनांक 4.07.2020	ईपीसी	6.74	40 दिन से 3.5 महीने तक	-	-	1,55,53,536 <sup>9</sup>
4	शिवपुरी	लोहादेवी से गलथुनी सड़क का सुदृढ़ीकरण	47/2017-18 दिनांक 15.01.2018	-8.50	उपलब्ध नहीं है	2 वर्ष और 8 महीने	3,265.72	1261.00	37,68,037
5	रतलाम	भेसोला से करौंदी नागदा मार्ग का निर्माण लंबाई 7.00 कि.मी	37/DL/2019-20	-23.05	2	20 से 63 दिन	1,068.80	1261.00	10,37,099
<b>कुल</b>							<b>29,550.32</b>		<b>4,80,17,237</b>

8 टेकेदार ने पूरी सड़क पर डब्ल्यूएमएम की एक परत बिछाई। इस प्रकार, आपत्ति की गई मात्रा डब्ल्यूएमएम की कुल मात्रा का आधा है, अर्थात् 41,319.202 घन मीटर का आधा।

9 10.38 किमी, डब्ल्यूएमएम की प्रति किमी ₹ 14,98,413.902 की दर से

## परिशिष्ट 3.10

## डीएलसी और पीक्यूसी के अवमानक निष्पादन को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध संख्या.	चेनएज (मीटर)	डीएलसी		पीक्यूसी		अवधि (दिन)	(मात्रा घन मीटर में और राशि ₹ में)			
					बिछाने की तिथि	मात्रा	बिछाने की तिथि	मात्रा		डीएलसी की दर	पीक्यूसी की दर	निविदा प्रतिशत	राशि
1	नर्मदापुरम	शोभापुर – भटगांव सड़क	53/एनडीबी/सड़क-II/2018-19	0+500 से 0+750	29-01-2022	43.00	31-01-2022	218.75	0	2,443	5,725	आइटम दर	13,57,393
				00+750 से 1+010 (R/s)	30-01-2022	44.72	30-01-2022	218.75	0				13,61,595
2		इटारसी ज़मानी सड़क	41/DL of 2016-17	23340 – 24240 (LHS)	16.03.2017	292.50	20.03.2017	693.0	4	2,714	6,362	-14.20	44,63,926
				26200–26850 (R.H.S)	12.09.2017	211.25	17.09.2017	500.5	5				32,23,947
3		बाबई-बागरा-नसीराबाद सड़क	41/DL of 2017-18	2067 – 2907 (LHS)	01.06.2018	275.62	01.06.2018	826.87	0	2,443	5,726	-16.00	45,42,718
				8500 – 9000	21.04.2018	313.50	23.04.2018	940.5	2				51,66,994
				9738-10800 (LHS)	15.04.2018	411.53	19.04.2018	1,086.53	4				60,70,544
				9220-9720	05.04.2018	137.50	10.04.2018	412.5	5				22,66,226
				6060-6660	09.03.2018	300.00	14.03.2018	412	5				25,97,290
				2060-2907	12.02.2018	359.63	17.02.2018	826.88	5				47,15,164
				14300-12700	10.01.2019	1,040.00	14.01.2019	1,980.00	4				1,16,57,688
4	शिवपुरी	मायापुर खनियाधाना गुहर सड़क से रेड्डी चौराहा सड़क	14/2016-17	8200-15200	26.07.2017	2,177.50	30.07.2017	3,918.76	4	2,714	6,362	-16.64	2,57,08,963
				18000– 22500	11.02.2017	1,300.00	17.02.2017	3,093.75	6				1,93,48,387
5		मगरोनी धोलागढ़ डोंगरी सड़क	30/2016-17	14720–15300	08-08-2018	232.00	13.08.18	580.0	5	2,714	6,362	-12.83	37,65,402
				10600–11500	03-10-2018	360.00	05.10.18	900.0	2				58,42,866
				16747-16778 & 18452-18576	31-10-2020	62.00	31-10-2020	155.0	0				10,06,271
				5858-5952 & 8484-9600	12-09-2018	521.20	18-09-2018	1,303.00	6				84,59,171
6	उज्जैन	महिदपुर से काचरिया सड़क	28/2016-17	0-42 ,120-178	05-01-2017	55.00	09-01-2017	137.5	4	2,714	5,977	-18.17	7,94,657
				501–515	27-06-2017	10.29	29-06-2017	25.73	2				1,48,698
				0-12 , 382-414	27-06-2017	21.75	31-10-2017	54.38	4				3,14,275
7	सिंगरौली	एनएच-39 से औद्योगिक क्षेत्र मोरवा	164/2022-23	225-1370	26-03-2023	376.13	26-03-2023	1,201.66	0	2,767	6,103	-12.76	73,05,899
<b>कुल</b>						<b>8,545.12</b>		<b>19,486.06</b>					<b>12,01,18,074</b>

परिशिष्ट 3.11

डब्ल्यूएमएम और प्राइम कोट के अवमानक निष्पादन को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	कार्य का नाम	चेनएज	डब्ल्यूएमएम की तिथि	प्राइम कोट की तिथि	डब्ल्यूएमएम की मात्रा	डब्ल्यूएमएम की दर	डब्ल्यूएमएम की मात्रा	पृष्ठ संख्या और एमबी संख्या
1	इंदौर संभाग 1	179/A/2018-19 दिनांक 10.09.2018	सामरिया-राऊ से भाटखेड़ी मार्ग	510 से 750	20.12.2022	20.12.2022	202.5	1261	2,55,353	पृष्ठ संख्या 109 और 110 एमबी संख्या 2045
2	अलीराजपुर	10/A/2021-22 दिनांक 01.12.2021	चांदपुर-मोरधी-अंधरकंच गुजरात सीमा सड़क	2000 से 3000 800 से 2000	19.11.2022 25.11.2022	19.11.2022 25.11.2022	843.75 1012.5	1261	10,36,968 12,76,763	पृष्ठ संख्या 28 और 29 एमबी संख्या 550 पृष्ठ संख्या 33 और 34 एमबी संख्या 550
3		30/A/2018-19 दिनांक 23.07.2018	बेहड़वा गिरधा से मालवेली तातियाम्बा सड़क	0 से 700 4600 से 5450	03.03.2019 27.12.2020	03.03.2019 27.12.2020	590.625 969.16	1261	7,44,778 12,22,111	पृष्ठ संख्या 9 एमबी संख्या 476 पृष्ठ संख्या 39 और 40 एमबी संख्या 476
4	जबलपुर संभाग 2	159/EE/2015-16 दिनांक 31.03.2016	बेलखेड़ा-कटाईघाट-बरमान मार्ग	9000 से 8008 6500 से 5500 5500 से 4500 4500 से 3560	19.05.2018 06.05.2019 08.05.2019 10.05.2019	19.05.2018 06.05.2019 08.05.2019 10.05.2019	279 281.25 281.25 264.37	1261	3,51,819 3,54,656 3,54,656 3,33,371	पृष्ठ संख्या 56-57, एमबी संख्या 681 पृष्ठ संख्या 68, एमबी संख्या 681 पृष्ठ संख्या 69, एमबी संख्या 681 पृष्ठ संख्या 71, एमबी संख्या 681
5	सिंगरौली	58/DL/2018-19 दिनांक 23.08.2018	धिरौली से फुनेनी धिरौली पहुंच मार्ग	2370 से 4500 1500 से 2340	25.03.2019 11.09.2019	25.03.2019 11.09.2019	599.062 236.25	1261	7,55,417 2,97,911	पृष्ठ संख्या 21 एमबी संख्या 999 पृष्ठ संख्या 21 एमबी संख्या 551
6		119/2019-20, दिनांक 15-11-2019	सराय बाईपास सड़क	10200 से 10700	23.02.2023	23.02.2023	206.25	1261	2,60,081	पृष्ठ संख्या 26 एमबी संख्या 1218
7		67/2016-17	रमधा बैस के घर से सिपाही बहारा तक म्यार नदी पहुंच मार्ग का निर्माण	42 से 25.80	30.9.2020	30.9.2020	2534.770	1401	35,51,213	पृष्ठ संख्या 23 एमबी संख्या 935
8	छतरपुर	107/2017-18 दिनांक 20.02.2018	नैनागिरी-मझगुआ घाटी सड़क	405 मीटर लंबाई में	11.06.2021	11.06.2021	348.889	1261	4,39,949	एमबी (पृष्ठ संख्या 74, एमबी संख्या 1671)
9		03/2018-19 दिनांक 26.04.2018	नौगांव-बलदेवगढ़ सड़क	किमी 20 से 21	22.05.2018	22.05.2018	632.81	1261	7,97,973	एमबी (पृष्ठ संख्या 18, एमबी संख्या 29524)
10		04/2018-19 दिनांक 18.5.2018	बिजावर बाजना बक्सवाहा सड़क	किमी 26 से 31/2,4	30.05.2020	30.05.2020	1732.5	1261	21,84,683	एमबी(पृष्ठ 111-114) 1661
11	सागर	92/DL/2017-18 दिनांक 03.03.2018	खुरई-नागना-डोंगा-लोहरा सड़क	किमी 5/2 to 4/2 किमी 2	16.12.2021 23.12.2021	16.12.2021 23.12.2021	618.75 450	1261	7,80,244 5,67,450	एमबी (एमबी संख्या 29524 का पृष्ठ संख्या 18) एमबी (पृष्ठ संख्या 19, एमबी संख्या 3183)
12	बैतूल	28/DL/2018-19	बेरखेड - हथनापुर सड़क	चेनएज 140-660 और 940-1600	17.02.2023	17.02.2023	624.37	1261	7,87,331	एमबी संख्या 6041 के पृष्ठ संख्या 66 से 67
13	विदिशा	14/DL/2018-19	ग्रांट बाला बेरखेड़ा सड़क		14.02.2021	14.02.2021	1473.74	1261	18,58,386	पृष्ठ संख्या 68, एमबी संख्या 2589, एमबी संख्या 2589 के पृष्ठ संख्या 73 से 74
				चेनएज 2525 से 2800	20.03.2021	20.03.2021	232.02	1261	2,92,577	पृष्ठ संख्या 68, एमबी संख्या 2589, एमबी संख्या 2589 के पृष्ठ संख्या 73 से 74

14	42/DL/2020-21	कररिया-शमशाबाद सड़क	किमी 01 से 04	01.03.2021	01.03.2021	223.515	1261	2,81,852	पृष्ठ संख्या 02 से 04 एमबी संख्या 3183
			किमी 05 से 10	17.3.2021	17.3.2021	167.214	1261	2,10,857	एमबी संख्या 3183 के पृष्ठ संख्या 09 और 11
			किमी 14 से 15	4.4.2021	4.4.2021	65.08	1261	82,066	एमबी संख्या 3183 का पृष्ठ संख्या 18
15	56 DL/2015-1 दिनांक 8.10.2015	एनएच-86 धतुरिया हवेली से ढोलखेड़ी सड़क	850 से 910, 1010 से 1080 और 2870 to 2930	17.5.2018	17.5.2018	775.24	1557	12,07,049	एमबी संख्या 2864 का पृष्ठ संख्या 21
16	सीहोर 60/2016-17	मैना- कुरावर सड़क	826.50 से 1327.50	21.02.2018	21.02.2018	481.998	1261	6,07,799	पृष्ठ संख्या 25 और 26 एमबी संख्या 728
			11500 से 13434 और पुलिया (सीएच 11578, 8878, 9516, 9701, 10880, 11500, 12780 and 13053)	16.12.2018	16.12.2018	1731.22	1261	21,83,068	पृष्ठ संख्या 41 और 41 एमबी संख्या 728
<b>कुल</b>						<b>17,858.08</b>	<b>2,30,76,381</b>		

## परिशिष्ट 3.12

## प्राइम कोट और टैक कोट के अवमानक निष्पादन का विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	कार्य का नाम	चेनएज	प्राइम कोट की तिथि	टैक कोट की तारीख	पृष्ठ संख्या एवं एमबी संख्या
1	सागर	68/DL/2021-22 दिनांक: 22.03.2022	घाटमपुर-भैसवाही मार्ग	14 से 15 किमी	12.11.2022	12.11.2022	पृष्ठ संख्या 07 से 10 एमबी संख्या
				किमी 12 से 13	16.11.2022	16.11.2022	पृष्ठ संख्या 13 से 16, एमबी संख्या 29927
2	छतरपुर	71/2018-19 दिनांक 04.10.2018	बाजना-नयाखेड़ा-जटाशंकर सड़क	08 से 17 किमी	16.05.2020	16.05.2020	एमबी संख्या 1655 के पृष्ठ संख्या 74 से 76। एमबी संख्या 1655 के पृष्ठ संख्या 91 से 92 और एमबी संख्या 1655 के पृष्ठ संख्या 112 से 113।
				चेनएज 0 से 3400	22.10.2022	13.02.2022	
3		06/2020-21	कादरी पड़वन पुरवा गुजरातानपुरवा दलान सड़क	चेनएज. 4862 to 4847 किमी	16.03.2022	16.03.2022	एमबी क्रमांक 1801 का पृष्ठ क्रमांक 14 से 15
4		66/DL/2020-21	मातगुवां बिजावर सड़क	19.04.2021	19.04.2021	19.04.2021	एमबी संख्या 1887 के पृष्ठ संख्या 12 से 13
				27.12.2021	27.12.2021	27.12.2021	एमबी क्रमांक 1887 के पृष्ठ क्रमांक 20 से 21
5	सतना	46/2018-19 दिनांक 07.08.2018	भुमकहर-मुदाहा-तुमिन सड़क	चेनएज 5880 से 5961	10.02.2020	10.02.2020	एमबी क्रमांक 132 के पृष्ठ क्रमांक 15 से 16
6		66/ मैहर /2018-19 दिनांक 28.09.2018	झुकेही रेलवे स्टेशन से डेल्हा सड़क	31750 से 33250	17.10.2021	17.10.2021	पृष्ठ संख्या 12 एमबी संख्या 172
				33250 से 34850	19.10.2021	19.10.2021	पृष्ठ संख्या 13 एमबी संख्या 172
				34850 से 36850	21.10.2021	21.10.2021	पृष्ठ संख्या 14 एमबी संख्या 172

				18900 से 22800	15.11.2021	15.11.2021	पृष्ठ संख्या 23 एमबी संख्या 172
				14550 से 18900	21.12.2021	21.12.2021	पृष्ठ संख्या 31 एमबी संख्या 172
7	सिंगरौली	58/DL/2018-19 दिनांक 23.08.2018	धिरौली से पुरानी धिरौली	1500 से 2340 मीटर	11.09.2019	11.09.2019	एमबी संख्या 551 का पृष्ठ संख्या 21
8		09/EE/2018-19 दिनांक 13.04.2018	कैरा से पोंडी सड़क, धानी गांव पहुंच और मुड़ापाली घड़ी सड़क	1/2 से 3/10 किमी	26.03.2022	26.03.2022	एमबी क्रमांक 1098 के पृष्ठ क्रमांक 13 से 14
					02.07.2022	02.07.2022	एमबी क्रमांक 1098 का पृष्ठ क्रमांक 27
9	नरसिंहपुर	24/DL/2019-20 दिनांक: 13.09.2019	गोटेगांव-लाठागांव-धूमा सड़क	चेनएज 30900 से 47015 मीटर	उसी तिथि को	उसी तिथि को	एमबी क्रमांक 2339 के पृष्ठ क्रमांक 21-29, 34-37, 54-57, 60-63, 76-77, 80-89 और 94-99

### परिशिष्ट 3.13

#### गलत भारांक अपनाने के कारण मूल्य समायोजन के अधिक भुगतान को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	कार्य का नाम	अनुबंध संख्या	अनुबंध के खंड 26 के अनुसार विभाग द्वारा भुगतान किया गया			भुगतान किया जाना है		अतिरिक्त भुगतान
				वृद्धि घटक	भारांक (प्रतिशत)	राशि का भुगतान किया (₹)	भारांक <sup>10</sup> (प्रतिशत)	राशि (₹)	
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी	एच	आई=जी×एच/एफ	जे = जी-आई
1	सतना	रामपुर तपा बघई बैरिहा झांझर करमऊ रघुनाथपुर रामनगर रामनई मझियार बरती गढ़वा घूरा खोहर रेहुटा मार्ग का उन्नयन लंबाई 34.30 किमी.	01/DL/सीआरएफ/2017-18 दिनांक 03.04.2017	बिटूमेन	10	14582677	0	00	14582677
				अन्य सामग्री	45	11554741	55	14122461	-2567720
2	नर्मदापुरम	सीआरएफ अंतर्गत बनखेड़ी-उमरधा-मथाई-सांडिया मार्ग लंबाई 33.80 किमी का निर्माण	05/2016-17	बिटूमेन	10	68,38,655	0	00	6838655
				अन्य सामग्री	45	2,14,46,803	55	2,62,12,759	- 47,65,956
			<b>कुल</b>						<b>1,40,87,656</b>

10 सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी पत्र (जून 2014) के अनुसार, यदि सीमेंट कंक्रीट सड़क का निर्माण किया जाता है, तो मूल्य समायोजन की गणना के लिए बिटूमेन घटक को अलग से नहीं लिया जाना चाहिए, बल्कि उसे "अन्य सामग्री" घटक के अंतर्गत जोड़ा जाना चाहिए। अतः, देय राशि 55 प्रतिशत भारांक के अनुसार होगी और 45 प्रतिशत भारांक की कटौती होगी, इस प्रकार अतिरिक्त भुगतान अन्य घटक में 10 प्रतिशत भारांक के रूप में होगा।

## परिशिष्ट 3.14

## खनिज साधन विभाग से अदेयता प्रमाणपत्र लिए बिना अनियमित अंतिम भुगतान दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	कार्य का नाम	अनुबंध संख्या	निविदा प्रतिशत	ठेकेदार का नाम	पूर्ण होने की निर्धारित अवधि	(₹ लाख में) अंतिम/ फाइनल भुगतान
1	सीहोर	काजलास पिंजापुरा से जोले सड़क का निर्माण	57/2016-17 दिनांक 04-10-2016	06-06-2016 को SOR से 18.50% कम	मेसर्स राजा कंस्ट्रक्शन कंपनी, देवास (बी क्लास और उससे ऊपर)	वर्षा ऋतु सहित 15 महीने	341.89
2	सीहोर	जावर से अरोलिया बाईपास सड़क एल-0.85 किमी का निर्माण	26/2018-19 दिनांक 30-07-2018	29-08-2017 को SOR से 20.51 % कम	मेसर्स गणेश कंस्ट्रक्शन	वर्षा ऋतु सहित 6 महीने	54.02
3	बैतूल	शाहपुर भयावाड़ी सड़क, शाहपुर मंडी ऐप सड़क, बासपानी ऐप सड़क, धोदरामोहर रेलवे फीडर सड़क का सुदृढीकरण	05/2018-19	29.8.2017 को SOR से 17.89% कम	बालाजी कंस्ट्रक्शन कंपनी	वर्षा ऋतु को छोड़कर 10 महीने	168.97
4	रीवा	पडारा गढ़वा सड़क का बीटी नवीनीकरण कार्य लंबाई 9.80 किमी	45/Rewa/2018-19 दिनांक 18-05-2018	29-07-2017 से प्रभावी एसओआर से 13.25% कम	मेसर्स क्लासिक इंफ्रास्ट्रक्चर जिला-रीवा	वर्षा ऋतु सहित 8 महीने	148
5	रीवा	रायपुर-सीतापुर-पनी सड़क का उन्नयन, लंबाई 54.20 किमी (एमडीआर)	Agt.39 DL/2018-19 दिनांक 1.5.2018	29.8.2017 एसओआर से 9.10% कम	मेसर्स एनएस कंस्ट्रक्शन्स प्राइवेट लिमिटेड, नई दिल्ली	वर्षा ऋतु सहित 36 महीने	9453.07
6	रीवा	हवाई पट्टी चोरहटा रीवा में रनवे का विस्तार एवं मरम्मत	117/2017-18 दिनांक 13.12.2017	एसओआर से 11.70% कम	मेसर्स आस्था कंस्ट्रक्शन, रीवा	वर्षा ऋतु को छोड़कर 06 महीने	223.65
7	रीवा	हर्ई प्रताप सिंह पहुंच मार्ग 4 किमी का उन्नयन	286/DL/2012-13 दिनांक 04.12.2012	11.90% कम	श्री त्रिवेणी प्रसाद मिश्रा	वर्षा ऋतु सहित 06 महीने	307.23
8	रीवा	मनिका लखवार गढ़ी सड़क का उन्नयन	104/DL/2014-15 दिनांक 05.09.2014	एसओआर-2013 से 2.90% अधिक	मेसर्स ओम साईराम कंस्ट्रक्शन कंपनी	वर्षा ऋतु को छोड़कर 14 महीने	785.26
9	रीवा	मुंठेठा से मझिगावां सड़क का निर्माण	146/DL/2018-19 दिनांक 26.09.2018	एसओआ-2017 से 11.25% कम	श्री कौशल प्रसाद पटेल	वर्षा ऋतु सहित 12 महीने	359.67
10	रीवा	मऊगंज से जेल पहुंच मार्ग का उन्नयन	201 DL/2018-19 दिनांक 29.1.2019	एसओआर 2017 से 20.95% कम	मेसर्स अर्जुन सिंह कंस्ट्रक्शन एंड सप्लायर	वर्षा ऋतु सहित 12 महीने	237.2
11	सतना	झुकेही रेलवे स्टेशन से डेल्हा सड़क तक निर्माण कार्य 43.27 किमी (वीआर)	66/Maihar/2018-19 दिनांक 28.09.2018	7.13% कम	मेसर्स शिव शक्ति कंस्ट्रक्शन	वर्षा ऋतु सहित 24 महीने	5467.49
12	सतना	कूपालपुर रामस्थान बाबूपुर मार्ग का निर्माण, लंबाई 14.44 किमी	01/ 2016-17 दिनांक 26-04-2016	13.69 % कम	मेसर्स शिव शक्ति कंस्ट्रक्शन, कोठी	18 महीने वर्षा ऋतु सहित	2970.24
13	सतना	झिगोदर से करीमाटी सड़क का सुदृढीकरण कार्य, लंबाई 2.40 किमी	44/Nagod/2018-19 दिनांक 03-08-2018	प्रतिशत दर निविदा से 16.18% कम	श्री स्वप्निल सिंह, सतना	वर्षा ऋतु सहित 04 महीने	89.63
14	सतना	सेमारिया बनकुईया रीवा मार्ग का उन्नयन गाजन मझियार बकिया ललौच मगरवार भाटीगांव खम्हा धोंडी किचवरिया इटौर मैनपुर अकौना टिकारी खम्हरिया गौरैया मार्ग लंबाई 46.70 कि.मी.	03/सीआरएफ/2017-18	आइटम दर निविदा	मेसर्स एस. आर. कंस्ट्रक्शन्स, दिल्ली	24 महीने	6096.33
15	सतना	झिन्ना-मर्यादपुर-भैसरहा-चरकी घाटी सड़क का निर्माण 13.20 किमी (वीआर)	01/EE/2017-18 दिनांक 01.04.2017	15.91% कम	मेसर्स जगदीप सिंह एंड कंपनी	वर्षा ऋतु सहित 14 महीने	512.36

लोक निर्माण विभाग द्वारा मध्यप्रदेश में सड़कों के विकास पर निष्पादन लेखापरीक्षा

क्र.सं.	संभाग का नाम	कार्य का नाम	अनुबंध संख्या	निविदा प्रतिशत	ठेकेदार का नाम	पूर्ण होने की निर्धारित अवधि	अंतिम/ फाइनल भुगतान
16	सतना	मझगवां-पटना-पहाड़ीखेड़ा मार्ग का सुदृढीकरण 2.80 किमी	63/2017-18 दिनांक 29.11.2017	(2017)एसओआर से 12.89% कम	मेसर्स शिवरथ एसोसिएट्स	वर्षा ऋतु को छोड़कर 06 महीने	186.54
17	सतना	भुमकहर मुदाहा-तुमिन मार्ग का निर्माण, लंबाई 6.40 किमी	46/2018-19 दिनांक 07.08.2018	(एसओआर-29.08.2017) 20.73% कम	मेसर्स सुशील कुमार शर्मा, सतना	वर्षा ऋतु सहित 12 महीने	347.09
18	सतना	उप संभाग सतना के अंतर्गत सतना सेमरिया सड़क पर किमी 25/2 से 35/10 तक चौड़ाई 5.50 मीटर पर बीटी नवीनीकरण	106/2021-22 दिनांक 04.03.2022	एसओआर (29.08.2017) 21.21% कम	मेसर्स राजेश कुमार कैला, सतना	वर्षा ऋतु को छोड़कर 03 महीने	151.09
19	सतना	उप संभाग अमरपटन अंतर्गत न्यू रामनगर टाउन से हर्दुआ गंजास सड़क किमी के नवीनीकरण हेतु शेष कार्य 1/2 से 4/4 = 3.36 किमी, न्यू रामनगर से बारामहनदी सड़क किमी। 1/2 से 5/2=4.10 किमी, सेमरिया से न्यू मिरागौटी सड़क किमी. 1/2 से 3/10 = 3.00 किमी. कुल लंबाई 10.40 किमी.	41/2021-22 दिनांक 27.09.2021	एसओआर (29.08.2017) 1.60 % कम	मेसर्स इंद्रप्रस्थ कंस्ट्रक्शन कंपनी रीवा	वर्षा ऋतु को छोड़कर 04 महीने	101.18
20	सतना	अमरपटन-रामपुर सड़क का सुदृढीकरण, लंबाई 25.60 किमी (कठोर फुटपाथ)	Agt.232/2015-16 दिनांक 11.01.2016	एसओआर (3.11.2014) 17.20 % कम	मेसर्स आरपीपी इंफ्रा प्रोजेक्ट लिमिटेड	वर्षा ऋतु सहित 20 महीने	3074.74
21	सिंगरौली	धीरौली से पुरैनी धीरौली वाया हुडधुल नदी पहुंच पथ 4.5 किमी का निर्माण	58/DL/2018-19 दिनांक 23.08.2018	20.10% अधिक	मेसर्स विजय सिद्धि विनायक इंटरप्राइजेज	वर्षा ऋतु सहित 09 महीने	243.88
22	सिंगरौली	दुधमनिया-बेलगंवा सड़क निर्माण लम्बाई-04 किमी.	115/2018-19	29.8.2017 एसओआर से 18.40% कम	मेसर्स आकाश इन्फ्रास्ट्रक्चर, सिंगरौली	वर्षा ऋतु सहित 09 महीने	116.35
23	सिंगरौली	गोरबी मुख्य सड़क से मुहेर पहुंच मार्ग का सुदृढीकरण कार्य 7.00 किमी	58/EE/2017-18 दिनांक 19.12.2017	(29.8.2017) एसओआर से .59% कम	श्री यू.सी. जायसवाल, सिंगरौली	वर्षा ऋतु सहित 06 महीने	109.12
24	सिंगरौली	करथुआ-चितरंगी सड़क का चौड़ीकरण और पुनर्निर्माण, लंबाई 36.02 किमी (एमडीआर)	46/2016-17 दिनांक 5.9.2016	एसओआर 3.11.2014 से 13.50% कम (2/2015 तक संशोधित)	मेसर्स उदित इंफ्रा वर्क्स प्राइवेट लिमिटेड रीवा	वर्षा ऋतु सहित 24 महीने	6599.93
25	सिंगरौली	रमधा बैस के घर से सिपाही बहारा तक म्यार नदी पहुंच मार्ग का निर्माण, लम्बाई- 4.70 किमी	67/2016-17	6.6.2016 के एसओआर से 19.76% कम	मेसर्स नेशनल प्रेस्टीज कंस्ट्रक्शन कंपनी, सिंगरौली	वर्षा ऋतु सहित 12 महीने	199.66
26	जबलपुर	थाना से चंदेरी सड़क का निर्माण, लंबाई 3.70 किमी	31/2020-21 दिनांक 10.07.2020	(एसओआर-29.08.2017)से 24.93% कम	मेसर्स एच.पी. कंस्ट्रक्शन कंपनी, जबलपुर	वर्षा ऋतु सहित 12 महीने	158.64
27	नरसिंहपुर	करपगांव से खर्मारिया आमगांव मार्ग 6.30 किमी का सुदृढीकरण कार्य	04/EE/2018-19 दिनांक 21.05.2018	(2017)एसओआर से 0.01% कम	मेसर्स इंद्रपाल सिंह सगू	वर्षा ऋतु सहित 04 माह	121.48
28	इंदौर	देवगुराड़िया डबल चौकी सड़क पर बी.टी. नवीनीकरण वाया कम्पेल पेडमी सिवनी किमी 3/6 से 5/6, 6/8 से 7/10, 8/4 से 9/10, 10/4 से 13/10, 14/6 से 15/10, 21, 22, 23, 26/8 से 27/6, 28/2, 28/4, 30/2, 30/4, 32/2, 32/4, 33/4, 33/6 कुल लंबाई =16.40 किमी	161/2021-22 दिनांक 25.10.2021	(29.08.2017) एसओआर से 11.07% कम	मेसर्स यश कंस्ट्रक्शन इंदौर	वर्षा ऋतु को छोड़कर 06 महीने	307.9
<b>कुल</b>							<b>38,933</b>

## परिशिष्ट 3.15

## हार्ड शोल्डर में प्रयुक्त अवमानक मिट्टी का विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	सड़क कार्य का नाम	निविदा प्रतिशत	मात्रा	दर ( ₹ में)	राशि
1	सीहोर	53/2017-18	आष्टा नगरीय सड़क भाग में किमी 3/7 से 6/4 तक सुदृढ़ीकरण एवं नवीनीकरण कार्य	-23.66	3,408	181	4,70,902
2		32/2018-19 Dt. 04-08-2018	इछावर रामनगर सड़क पर किमी 1 से 7/2, 7/10 से 8/10, 12/2 से 11/6 तक बीटी नवीनीकरण	-20.21	5,106	181	7,37,408
3	बैतूल	97/DL/2016-17	चिचोली भीमपुर सड़क	-18.01	2,953.28	201	4,86,700
4		05/2018-19	शाहपुर-भयावाड़ी सड़क	-17.89	564.75	201	93,207
5	रीवा	146/DL/2018-19 dated 26.09.2018	मुंरठा से मझिगावां सड़क	-11.25	8,891.94	181	14,28,379
6		104/DL/2014-15 dated 05.09.2014	मनिका लखवार गढ़ी सड़क	-2.9	18,104.60	223	39,20,243
7		201 DL/2018-19 dated 29.1.2019	मऊगंज से जेल पहुंच मार्ग	-20.95	5,757.92	181	8,23,846
8		39 DL/2018-19 dated 1.5.2018	रायपुर-सीतापुर-पनी सड़क	-9.1	1,14,207.06	181	1,87,90,373
9		117/2017-18 dt. 13.12.2017	चोराहटा रीवा में एयर स्ट्रिप रन वे	-11.7	6,663.19	181	10,64,931
10		40/2018-19 Dt. 03.05.2018	सीतापुर से बहेरा डाबर सड़क	-11.11	17,219.70	181	27,70,493
11		45/Rewa/2018-19 dated 18-05-2018	पडारा गढ़वा सड़क	-13.25	2,482.99	181	3,89,873
12	सतना	66/Maihar/2018-19 dated 28.09.2018	झुकेही रेलवे स्टेशन से डेल्ला सड़क	-7.13	52,933.45	181	88,97,832
13		106/2021-22 dated 04.03.2022	सतना सेमरिया सड़क	-21.21	3,670.69	181	5,23,477
14		41/2021-22 dated 27.09.2021	न्यू रामनगर टाउन से हरदुआ गंजास सड़क	-1.6	924.708	181	1,64,694
15		232/2015-16 Dt. 11.01.2016	अमरपाटन - रामपुर सड़क	-17.2	41,966	223	77,48,770
16		46/2018-19 dated 07.08.2018	भुमकहर-मुदाहा-तुमिन सड़क	-20.73	7,589.83	181	10,88,979
17		01/ 2016-17 dated 26-04-2016	कृपालपुररामस्थान सड़क	-13.69	29,384.44	223	56,55,661
18		44/Nagod/2018-19 dated 03-08-2018	झिगोदर से करीमाटी सड़क	-16.18	2,878	181	4,36,633
19		03/CRF/2017-18	सेमरिया बनकुइया रीवा सड़क	0	85,412.25	160	1,36,65,960
20		01/DL/CRF/2017-18 Dt. 03.04.2017	रामपुर तपा बघई	0	58,107.80	181	1,05,17,513
21	सिंगरौली	58/DL/2018-19 dated 23.08.2018	धिरोली से पुंजी धिरोली पहुंच पथ	-20.1	5,375.05	181	7,77,334
22		09/EE/2018-19 dated 13.04.2018	कैरा से पोंडी सड़क, धानी गांव पहुंच और मुडापाली घड़ी सड़क	-7.88	4,317.53	181	7,19,893
23		119/2019-20, Dated 15-11-2019	सराय बाईपास सड़क	-10.02	9,929.94	181	16,17,228
24		99/DL/2019-20 Dated: 30.10.2019	माड़ा से मझौली मार्ग एवं रैला-कानपुरा-बेतरिया मार्ग	-1.2	2,134.07	181	3,81,631
25		58/EE/2017-18 dated 19.12.2017	गोरबी मुख्य सड़क से मुहेर पहुंच मार्ग	-7.59	5,812.38	181	9,72,191
26		67/2016-17	रमधा बैस के घर से सिपाही बहारा सड़क तक म्यार नदी पहुंच मार्ग	-19.76	3,359.70	181	4,87,944
27		46/2016-17 dated 5.9.2016	करथुआ- चितरंगी सड़क	-13.5	67,144.08	223	1,29,51,757
28	Jabalpur	31/2020-21 dated 10.07.2020	थाना से चंदेरी सड़क	-24.93	5,146.43	181	6,99,280

क्र.सं.	संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	सड़क कार्य का नाम	निविदा प्रतिशत	मात्रा	दर ( ₹ में)	राशि
29		53/2018-19 dated 01.09.2018	कटंगी लामी सड़क का निर्माण	-3.7	1,459.24	181	2,54,350
30		12/DL/ 2020-21/02-06-2020	घुघरी हीरापुर नीची सड़क	-22.51	9,811.69	181	13,76,157
31		42/DL/2022-23 Dated: 8.09.2022	लम्हेटाघाट- भेड़ाघाट मीरगंज मार्ग	-11.12	2,322.36	223	4,60,297
32		85/2022-23 dated 01.02.2023	मनखेड़ी पाटन सड़क का बी.टी. नवीनीकरण,	-15.12	1,749.14	223	3,31,081
33		159/EE/2015-16 dated 31.03.2016	बेलखेड़ा-कटाईघाट-बरमान मार्ग	-6.11	6,258.53	223	13,10,378
34		06/2016-17 dated 30.4.2016	सेहोरा-गौराहा-खदरा सड़क	-17.63	20,207.77	223	37,11,866
35		03/DL/ 2022-23, Date: 22-04-2022	उधना-साकरा सड़क	-12.21	12,886.49	181	20,47,661
36		121/DL/ 2017-18/15-02-2018	महागांव-पिंडराई सड़क	-8.87	6,521.23	181	10,75,645
37		11/DL/2020-21 dated 02.06.2020	मुकुंवारा टिकरी चारगांव सड़क	-23.51	9,219.40	181	12,76,397
38		36/DL/2020-21 dated 17.07.2020	बड़खेड़ा-खुलारी-दुदवारा सड़क	-25.01	4,183.10	181	5,67,780
			<b>कुल</b>		<b>6,46,064.72</b>		<b>11,06,94,744.00</b>

## परिशिष्ट 3.16

## शोल्डर के अवमानक कॉम्पैक्शन को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	कार्य का नाम	अनुबंध संख्या	निविदा प्रतिशत	एमबी/पृष्ठ सं.	मोटाई (मिमी)	मात्रा (घन मीटर)	दर (₹)	राशि (₹ लाख में)
1	बुधनी	बसनिया खुर्द	05/ 2018-19	-1.08	895/ 86	380	13995	181	25,05,738
2		चिंच कलवाना सड़क	09/ 2016-17	-21.2	762/70 & 85	400	46541.43	223	81,78,446
3	उज्जैन	नागदा बेरचा ताल सड़क	03/ CRF/2017-18/15.05.2017	-13.5	960/1-9	370	62798.63	190	1,03,20,955
4		लालपुर ब्यावरा सड़क	96/2017-18 /23.02.2018	-13.03		295-345	4982.62	181	7,84,343
5	शिवपुरी	मगरोनी ढोलागढ़ डोंगरी सड़क, शिवपुरी	30/2016-17/14.07.16	-12.83	3-2016/143	330-450	5175.1	223	10,05,983
6	खरगोन	बामनाला से कामोदवाड़ा सड़क	33/2018-19 /16.08.2018	-14.7	33/2018-19	350-355	8,290.53	181	12,79,999
7	ग्वालियर	रैरू से नयागांव सड़क	333 DL/2018-19	-22.04	12277/21,30,37, 44 & 59	350-480	13519.95	181	19,07,768
8		नोलखा-सोन्सा सड़क	06/SAC/2018-19 /02.06.2018	-23.71	33,56,61 & 66	330-450	4554.3	181	6,28,880
9		मोहना से काकेटो डैम सड़क	196/DL of 2015-16	-12.81	44-45 & 50	345	2705.5	223	5,26,040
10	सीहोर	कोठारी मैनाखेड़ी से परवागोसाई	58/2016-17 /04.10.2016	-20.86	-	350	4044.67	201	6,43,391
11		हीरापुर से कुलास खुर्द सड़क	45/2018-19/6.9.2018	-21.36	-	350	3560.2	181	5,06,753
12	बैतूल	आदर्श पिपरिया-बकाजन सड़क	126/2016-17 /14.10.2016	-19.89	-	350	6831.79	201	11,00,062
13	रतलाम	रतलाम बाईपास सड़क	61/ 2017-18	-17.72	-	340	3,304.15	181	4,92,076
14	बुरहानपुर	असीरघर- धूलकोट-घटाखेड़ी-पंधाना डुल्हार और धूलकोट से कमल खेड़ा सड़क	17/ 17.01.2018	-6.36	-	380	41273	181	69,95,295
15		दरियापुर-अंबाड़ा-नेपानगर मार्ग	04/3.06.2016	-15.01	-	350	37286.04	223	70,66,737
16		शाहपुर-फोपनार-संग्रामपुर सड़क की लंबाई 18 किमी	08 DL / 30.08.2017	-11.14	-	300	22001.82	201	39,29,714
<b>कुल</b>									<b>4,78,72,180</b>

परिशिष्ट 4.1

निजी विक्रेताओं से बिटुमेन की खरीद को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	संभाग का नाम	सड़क का नाम	अनुबंध सं.	बिटुमेन की मात्रा (मीट्रिक टन)	दर	राशि (₹)
ए	बी	सी	डी	ई	एफ	जी=ईxएफ
1	देवास	सीआरएफ के अंतर्गत मैक्सी बायपास चौराहे से भोपाल चौराहे तक 6 लेन सड़क का निर्माण	01/सीआरएफ/ईपीसी/देवास 2021-22 दिनांक 18.10.21	483.45	53,851	2,60,34,266
2	रतलाम	भेसोला से करौंदी नागदा मार्ग का निर्माण लंबाई 7.00 कि.मी	37/DL/2019-20	24.96	38,250	9,54,720
3		जावरा कालूखेड़ा ढोढर सड़क पर बीटी नवीनीकरण	09/2021-22	94.68	39,550	37,44,594
4	खरगोन (एनडीबी-II, पैकेज 6)	i) बड़ी-खामखेड़ा-मुल्थान-गोगावा-मोहम्मदपुरा-घुगरिया खेड़ी-रूपखेड़ा सड़क (एमपी-एमडीआर-49-09) लंबाई 29.675 किमी। (ii) रोडिया - उमरिया - बनगांव - मुल्थान - बोरावा - बिथेर - बेसरकुंड - सिंगुन - माल्टार - मदरानिया - खुरमपुरा (एमपी-एमडीआर-49-10) लंबाई 63.820 किमी। (iii) खरगोन-ठीकरी सड़क (एमपी-एमडीआर-49-13) लंबाई 34.340 किमी। (iv) खरगोन - कुम्हारखेड़ा - उमरखाली - धूलकोट सड़क (एमपी-एमडीआर-49-15) लंबाई 26.080 किमी	401/एनडीबी-54067/ पैकेज-06/2018-19	3751.90	26,200	9,82,99,780
<b>कुल</b>				<b>4,355</b>		<b>12,90,33,360</b>

## परिशिष्ट 4.2

## अप्रमाणित ह्यूम पाइप बिछाने को दर्शाने वाला विवरण

(राशि ₹ में)

संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	कार्य का नाम	पाइप का प्रकार	पाइप का व्यास	रनिंग मीटर में निष्पादित मात्रा	दर	राशि का भुगतान
सीहोर	08/2016-17/ 31-05-2016	सीहोर में सोया चौपाल से हाउसिंग बोर्ड कॉलोनी सड़क तक 4 लेन सीसी सड़क का निर्माण	22.5 RM सिंगल रो	1000mm	22.5 RM	6998	157455
			1070 RM	300mm	1070 RM	880	941600
	14/2022-23/ 18.8.2022	आमाझिर से डाकपुलिया मार्ग का निर्माण, सीहोर	10 RM सिंगल रो	1000mm	10 RM	7012	70120
			20 RM	1200mm	20 RM	9544	190880
			10 RM	1200 mm	10 RM	19242	192420
			32.50 RM	1200 mm	32.50 RM	28632	930540
	45/2018-19 /6.9.2018	हीरापुर- कुलास	25 RM	1200 mm	25 RM	9338	233450
			15 RM सिंगल रो	1000mm	15 RM	5668	85020
			7.5 RM डबल रो	1000mm	7.5 RM	11453	85898
	विदिशा	56 DL/2015-16/ 8.10.2015	एनएच-86 धतुरिया हवेली से ढोलखेड़ी सड़क	7.5 RM ट्रिपल रो	1000mm	7.5 RM	17005
आरसीसी पाइप N4 ट्रिपल रो				1000 mm	45 RM	28253	1271385
आरसीसी पाइप N4 डबल रो				1000 mm	105 RM	14139	1484555
आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो				1000 mm	235 RM	6998	1644530
43/2018-19 दिनांक 1.10.2018		कुरवाई से बामोरा सड़क	आरसीसी पाइप N4	300 mm	700 RM	880	616000
			25 RM सिंगल रो	1000mm	37.50	5668	141700
23 DL/2019-20 दिनांक 8.10.2015		लोहारा, नोरजा, झिरिया मंदिर से हरदोट सड़क	22.5 RM डबल रो	1000mm	22.50	11453	257692
			आरसीसी पाइप N4 ट्रिपल रो	1000 mm	70 RM	17005	1190350
			आरसीसी पाइप N4 डबल रो	1000 mm	70 RM	11453	801710
			आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	220 RM	5668	1246960
थार निठारी भदौरा तिलक मुंघड़ा अहमदपुर सड़क	थार निठारी भदौरा तिलक मुंघड़ा अहमदपुर सड़क	52.5 RM ट्रिपल रो	1000mm	17022	893655		
		80 RM सिंगल रो	1000mm	5571	445680		
		20 RM डबल रो	1000mm	11208	224160		
बैतूल	97/DL/2016-17	चिचोली-भीमपुर सड़क	सिंगल रो	1000mm	32.50 RM	6298	2,04,685
रीवा	104/DL/2014-15/05.09.2014	मनिका लखवार गढ़ी सड़क	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	250 RM	6316	1515840
			आरसीसी पाइप N4 डबल रो	1000 mm	30 RM	12741	382230
			आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1200 mm	30 RM	8818	264540
			आरसीसी पाइप N4 ट्रिपल रो	1200 mm	30 RM	26454	793620
	164 DL/2017-18 / 1.3.2018	अत्रैला रामबाग बगरैहा सड़क	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	260 RM	5668	1473680
			आरसीसी पाइप N4	1000 mm	10 RM	11453	114530
			आरसीसी पाइप N4	300 mm	57.50 RM	713	40997
39 DL/2018-19/ 1.5.2018	रायपुर-सीतापुर-पनी सड़क	आरसीसी पाइप N4 ट्रिपल रो	1200 mm	12.50 RM	23138	289225	

लोक निर्माण विभाग द्वारा मध्यप्रदेश में सड़कों के विकास पर निष्पादन लेखापरीक्षा

संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	कार्य का नाम	पाइप का प्रकार	पाइप का व्यास	रनिंग मीटर में निष्पादित मात्रा	दर	राशि का भुगतान
			आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	25.00 RM	17005	425125
			आरसीसी पाइप N4 डबल रो	1000 mm	206.25RM	11453	2362181
			आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	1232.50RM	5668	6985810
			आरसीसी पाइप N4	300 mm	6775.00RM	713	4830575
40/2018-19 /03.05.2018		सीतापुर से बहेरा डाबर सड़क	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000mm	20.0 RM	5668	157455
			आरसीसी पाइप N4	300mm	80 RM	713	57040
		रीवा शहर का पुराना राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 7 का भाग	आरसीसी पाइप NP4 सिंगल रो	1000 mm	25.00 RM	5942.89	148572
			आरसीसी पाइप NP4 सर्विस डक्ट	300 mm	60.00 RM	800	48000
सतना	46/2018-19 /07.08.2018	भुमकहर-मुदाहा-तुमिन सड़क	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	82.50 RM	5668	4,67,610
	232/2015-16 /11.01.2016	अमरपाटन – रामपुर सड़क	आरसीसी पाइप NP4 सिंगल रो	1000 mm	75.00 RM	6998	5,24,850
	01/ 2016-17 / 26-04-2016	कृपालपुररामस्थान सड़क	आरसीसी पाइप NP4 डबल रो	1200 mm	50.00 RM	19198.00	9,59,900.00
			आरसीसी पाइप NP4 डबल रो	1000 mm	5.00 RM	14139.00	70,695.00
			आरसीसी पाइप NP4 ट्रिपल रो	1200 mm	25.00 RM	28565.00	7,14,125.00
			आरसीसी पाइप NP4 300 mm dia	300 mm	187.50 RM	880.00	1,65,000.00
03/सीआरएफ/2017-18		सेमरिया बनकुइया रीवा सड़क	आरसीसी पाइप NP4 सिंगल रो	1000 mm	805.00 RM	5260.00	42,34,300.00
			आरसीसी पाइप NP4 डबल रो	1000 mm	75.00 RM	650.00	48,750.00
			आरसीसी पाइप NP4 ट्रिपल रो	1000 mm	262.50 RM	5800.00	15,22,500.00
			आरसीसी पाइप NP4 300 mm dia	300 mm	3372.50 RM	1280.00	43,16,800.00
44/Nagod/2018-19/ 03-08-2018		झिगोदर से करीमाटी सड़क	30 RM सिंगल रो		30 RM	5668	170040
			10 RM ट्रिपल रो	1000 mm	10 RM	17007	170050
01/DL/सीआरएफ/2017-18 दिनांक 03.04.2017		रामपुर तपा बघई	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	552.50 RM	5000	2762500
			आरसीसी पाइप N4 डबल रो	1000 mm	87.50 RM	10000	875000
			आरसीसी पाइप N4 ट्रिपल रो	1000 mm	115.00 RM	15000	1725000
सिंगरौली	09/EE/2018-19 /13.04.2018	कैरा से पौडी सड़क, धानी गांव पहुंच और मुड़ापाली घड़ी सड़क	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	50 RM	5668	283400
	58/DL/2018-19/23.08.2018	धिरौली से पुरैनी धिरौली पहुंच पथ	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	110 RM	5668	623480
			आरसीसी पाइप N4 डबल रो	1000 mm	10 RM	11453	114530
	164/2022-23/02-03-2023	एनएच-39 से औद्योगिक क्षेत्र मोरवा	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	37.50 RM	7012	262950
	119/2019-20, /15-11-2019	सराय बाईपास सड़क	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	62.50 RM	11453	715812
			आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	452.50 RM	5668	2564770
	115/2018-19	दुधमनिया- बेलगंवा सड़क	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	60 RM	5668	340080
	67/2016-17	रमधा बैस के घर से सिपाही बहारा सड़क तक म्यार नदी पहुंच मार्ग	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	90 RM	6298	566820
			आरसीसी पाइप N4 ट्रिपल रो	1000 mm	7.50 RM	25428	190710
			आरसीसी पाइप N4	1000 mm	7.50 RM	6227	46702
	46/2016-17/ 5.9.2016	करथुआ- चितरंगी सड़क	आरसीसी पाइप N4 डबल रो	1200mm	60 RM	19198	1151880
			आरसीसी पाइप N4 डबल रो	1000 mm	2.50 RM	14139	35347

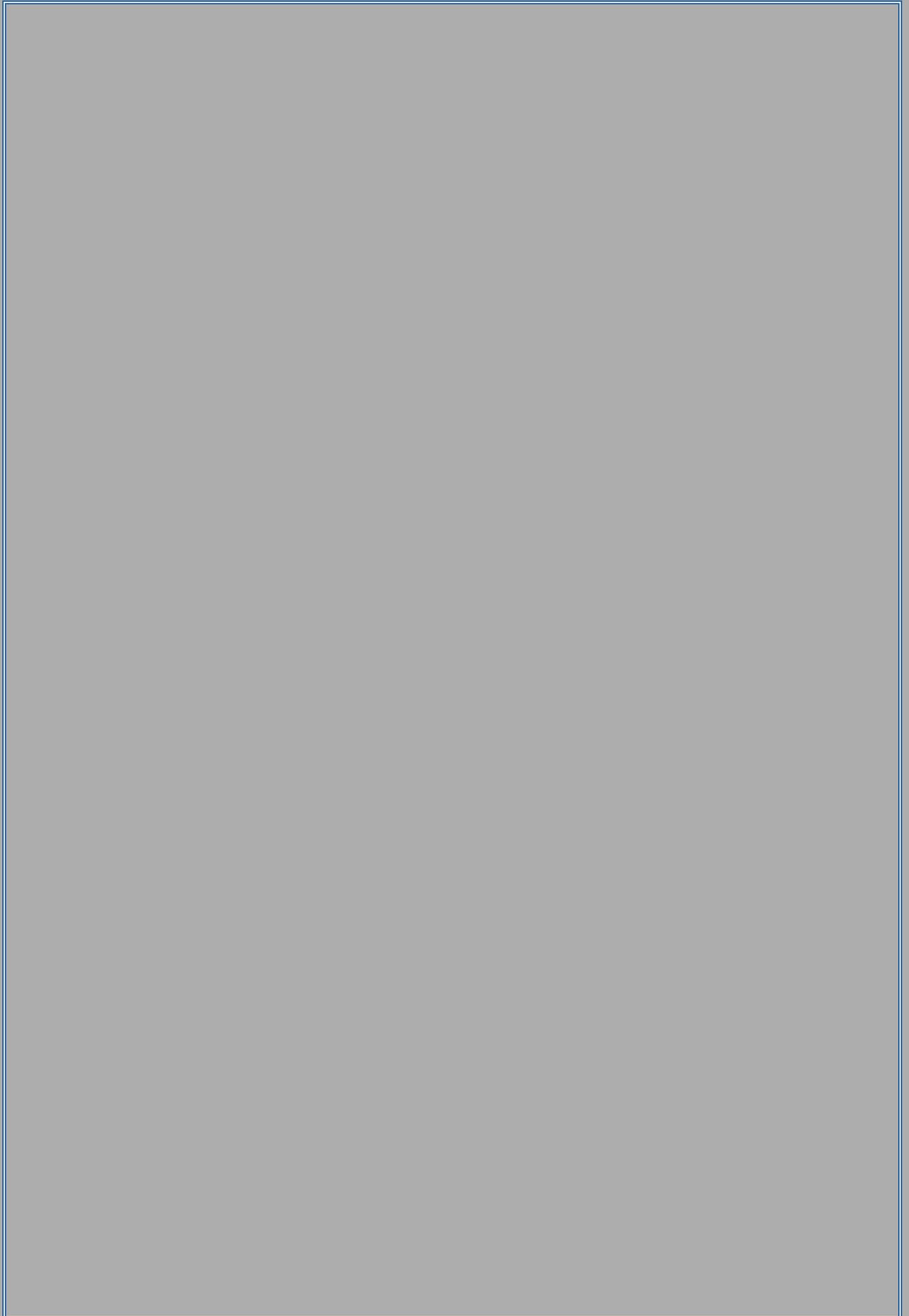
संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	कार्य का नाम	पाइप का प्रकार	पाइप का व्यास	रनिंग मीटर में निष्पादित मात्रा	दर	राशि का भुगतान
			आरसीसी पाइप N4	300mm	1497.900	880	1317800
जबलपुर 2	53/2018-19 दिनांक 01.09.2018	कटंगी लामी सड़क	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm dia	70.00 RM	5668	396760
			आरसीसी पाइप N4 ट्रिपल रो	1000 mm dia	10.00 RM	17005	170050
	11/DL/2020-21 /02.06.2020	मुकुंदवारा टिकरी चारगांव सड़क	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	62.5 RM	5668	354250
			आरसीसी पाइप N4 डबल रो	1000 mm	90 RM	11453	1030770
			आरसीसी पाइप N4 ट्रिपल रो	1200 mm	30 RM	23138	694140
	31/2020-21 दिनांक 10.07.2020	थाना से चदेरी सड़क	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm dia	125.00 RM	5668	708500
			आरसीसी पाइप N4 डबल रो	1000 mm dia	10.00 RM	11453	114530
			आरसीसी पाइप N4 ट्रिपल रो	1200 mm dia	7.50 RM	23138	173535
	12/DL/ 2020-21/02-06-2020	घुघरी हीरापुर नीची सड़क	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm dia	80 meters	5668	4,53,440
	06/2016-17 दिनांक 30.4.2016	सेहोरा- गौराहा- खदरा सड़क	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000mm	35 RM	6908	244930
			आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1200 mm	25 RM	9522	238050
			आरसीसी पाइप N4 ट्रिपल रो	1000 mm	2.50 RM	23253	58,133
			आरसीसी पाइप N4 ट्रिपल रो	1200 mm	2.50 RM	28556	71412
			आरसीसी पाइप N4	300mm	697.50	880	613810
	03/DL/ 2022-23, /22-04-2022	उधना-साकरा सड़क	9.2, सिंगल रो ह्यूम पाइप	1000 mm dia	160 RM	5668	9,06,880
	121/DL/ 2017-18/15-2-2018	महगांव-पिंडराई सड़क	9.2, सिंगल रो ह्यूम पाइप	1000 mm dia	50 RM	5668	2,83,400
			9.3, डबल रो ह्यूम पाइप	1000 mm dia	7.5 RM	11453	85,898
	36/DL/2020-21 दिनांक 17.07.2020	बड़खेड़ा-खुलारी-दुदवारा सड़क	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	70 RM	5668	396760
			आरसीसी पाइप N4 डबल रो	1000 mm	20 RM	11453	229060
इंदौर 1	177/ 2018-19/10-09-2018	महू बेरछा सड़क	9.2, सिंगल रो ह्यूम पाइप	1000 mm	57.50 RM	5668	3,25,910.00
	179/A/2018-19/ 10.09.2018	सामरिया-राऊ से भाटखेड़ी मार्ग	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	40 RM	5668	2,26,720.00
			आरसीसी पाइप N4 डबल रो	1000 mm	25 RM	11453	2,86,325.00
	164/DL/2020-21 /15.01.2021	हवा बांग्ला-कैट-राउ सड़क	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	137 RM	5668	7,76,516.00
	184/DL/2018-19 दिनांक 14.09.2018	चिखली से नयागांव सड़क	आरसीसी पाइप N4 सिंगल रो	1000 mm	70 RM	5668	3,96,760.00
			आरसीसी पाइप N4 डबल रो	1000 mm	17.50 RM	11453	2,00,428.00
	77/ 2018-19, दिनांक: 27-04-2018	नेउगुराडिया से भगौरा सड़क	9.2, सिंगल रो ह्यूम पाइप	1000 mm	57.50 RM	5668	3,25,910.00
			9.3, डबल रो ह्यूम पाइप	1000 mm	13.50 RM	11453	1,64,616.00
	237/2016-17/ 03.03.2017	सिमरोल-उदय नगर सड़क	9.2, सिंगल रो ह्यूम पाइप सिंगल रो	1000 mm	20.00 RM	6298	1,25,960.00
	232/17-18/ 7.2.2018	बिचौली पहुंच मार्ग	आरसीसी पाइप N4 डबल रो	1000mm	7.50	5668	42,510.00
	188/ 2018-19/ 20-09-2018	बिचौली मर्दाना से अंबामोलिया सड़क	9.2, सिंगल रो ह्यूम पाइप	1000 mm	37.50	5668	2,12,550.00
			9.3, डबल रो ह्यूम पाइप	1000 mm	42.50	11453	4,86,753.00
रतलाम	61/ 2017-18	रतलाम बाईपास सड़क	ट्रिपल रो	1200 mm	150	23,138	3,47,000
शिवपुरी	14/2016-17 दिनांक 08.06.2016	मायापुर खनियाधाना गूडर सड़क	सिंगल रो	1000 mm	397.50	6998	2781705
			डबल रो	1000 mm	87.50	14139	1237163
			ट्रिपल रो	100 mm	35.00	28253	988854

संभाग का नाम	अनुबंध संख्या	कार्य का नाम	पाइप का प्रकार	पाइप का व्यास	रनिंग मीटर में निष्पादित मात्रा	दर	राशि का भुगतान
रायसेन	109/D/2017-18/ 30.12.2017	मनकवाड़ा रिमझा पिपलिया	-	-	100	5668	566800
					77.50	11453	887608
					210	713	149730
					20	17005	340100
	2/D/2019-20/ 18.06.2019	सल्लाबरू टोला और निगारी-साईखेड़ा			310	713	221030
					280	5668	1587040
					150	11453	1717950
					252	17005	4293763
					240	5604	1344960
	60/2016-17	ईटखेड़ी-अजीत नगर	सिंगल रो	1000 mm	135 RM	6998	944730
ट्रिपल रो			1000 mm	110 RM	28253	3107830	
अडिशनल रो			1000 mm	55	6919	380545	
			300 mm	660 RM	880	580800	
<b>कुल</b>							<b>9,25,41,678</b>

---

# संक्षिप्त शब्दों की शब्दावली

---



संक्षिप्त शब्दों की शब्दावली

एडीबी	एशियन डेवलपमेंट बैंक
बीबीडी	बेनकेलमैन बीम डिफ्लेक्शन
बीसी	बिटुमिनस कंक्रीट
बीजी	बैंक गारंटी
बीओक्यू	मात्राओं का बिल
बीयूएसजी	बिल्ट-अप स्प्रे ग्राउट
सीएएमपीए	प्रतिपूरक वनीकरण निधि प्रबंधन और योजना प्राधिकरण
सीबीआर	कैलिफ़ोर्निया बेयरिंग रेशियो
सीसी	सीमेंट कंक्रीट
सीई	मुख्य अभियंता
सीपीएम	क्रिटिकल पाथ मेथड
सीपीडबल्यूए	केंद्रीय लोक निर्माण खाता
सीआरएफ	केंद्रीय सड़क निधि
सीआरआईएफ	केंद्रीय सड़क एवं अधोसंरचना कोष
सीआरएम	क्रशर रन मैकेडम
सीएससी	निर्माण पर्यवेक्षण परामर्शदाता
क्यूएम	घन मीटर
सीवीसी	केन्द्रीय सतर्कता आयोग
सीवीपीडी	कमर्शियल व्हीकल पर डे
डीबीएम	ड्रेस ग्रेडेड बिटुमिनस मैकेडम
डीएलसी	ड्राई लीन कंक्रीट
डीपीआर	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट
ईई	कार्यपालन यंत्री
ईएनसी	प्रमुख अभियंता
ईएमडी	अर्नेस्ट मनी डिपॉजिट
ईओटी	समय का विस्तार
ईपीसी	इंजीनियरिंग प्रोक्योरमेंट और कंस्ट्रक्शन
फिडिक	फेडरेशन इंटरनेशनल डेस इंजीनियर्स-कॉन्सेल्स, जिसका फ्रेंच में अर्थ है "द इंटरनेशनल फेडरेशन ऑफ कंसल्टिंग इंजीनियर्स"
एफएसआई	फ्री स्वेलिंग इंडेक्स
जीसीसी	अनुबंध की सामान्य शर्तें
जीओएमपी	मध्यप्रदेश शासन
जीएसटी	वस्तु एवं सेवा कर
एचएफएल	उच्चतम बाढ स्तर
एचएसडी	हाई स्पीड डीज़ल

संक्षिप्त शब्दों की शब्दावली

आईपीसी	अंतरिम भुगतान प्रमाणपत्र
आईआरसी	इंडियन रोड कांग्रेस
आईएस कोड्स	भारतीय मानक कोड्स
आईएसआई	भारतीय मानक संस्थान
आईटीबी	बोलीदाताओं को निर्देश
जेपीआई	संयुक्त भौतिक निरीक्षण
जेवी	संयुक्त उद्यम
किमी	किलोमीटर
एल 1	सबसे कम बोली लगाने वाला
एल 2	अगला सबसे कम बोली लगाने वाला
एमबी	माप पुस्तिका
एमडीआर	प्रमुख जिला सड़कें
मिमी	मिली मीटर
एमओईएफसीसी	भारत का पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय
मोर्थ	भारत का सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय
मप्र	मध्यप्रदेश
एमपीडीब्लूडी	मध्यप्रदेश लोक निर्माण विभाग
एमपीआर	मासिक प्रगति प्रतिवेदन
एमपीआरडीसी	मध्यप्रदेश सड़क विकास निगम लिमिटेड
एमपीडब्लूडी	मध्यप्रदेश निर्माण विभाग
एमएसए	मिलियन स्टैंडर्ड एक्सल्स
एमटी	मीट्रिक टन
एमयूएसडी	मिलियन अमेरिकी डॉलर
नाबार्ड	राष्ट्रीय कृषि और ग्रामीण विकास बैंक
एनएबीएल	नेशनल एक्स्ट्रिशन बोर्ड फॉर टेस्टिंग एंड कैलिब्रेशन लेबोरेटरीज
एनडीबी	न्यू डेवलपमेंट बैंक
एनडीसी	अदेयता प्रमाणपत्र
एनआईटी	निविदा आमंत्रित करने की सूचना
ओडीआर	अन्य जिला सड़कें
ओजीएल	मूल जमीनी स्तर
ओजीपीसी	ओपन ग्रेडेड प्रीमिक्स कारपेट
पीए	निष्पादन लेखापरीक्षा
पीएसी	अनुबंध की अनुमानित राशि
पीसीसी	प्लेन सीमेंट कंक्रीट
पीसीसी	अनुबंध की विशेष शर्तें

संक्षिप्त शब्दों की शब्दावली	
पीसीयू	पैसेंजर कार यूनिट
पीईआरटी	प्रोजेक्ट इवैल्यूएशन और रिव्यूइंग टेक्नीक
पीजी	परफॉर्मंस गारंटी
पीआईए	परियोजना कार्यान्वयन एजेंसी
पीएमबी	पॉलिमर मॉडिफाइड बिटुमेन
पीएमबी (ई)	पॉलिमर मॉडिफाइड बिटुमेन (इलास्टोमेरिक थर्मोप्लास्टिक्स बेस्ड)
पीपीसी	पोर्टलैंड पॉज़ोलाना सीमेंट
पीक्यूसी	पेवमेंट क्वालिटी कंक्रीट
पीएस	प्रमुख सचिव
पीटीआर	न्यूमेटिक टायर रोलर
पीडबल्यूडी(बी एंड आर)	लोक निर्माण विभाग (भवन एवं सड़कें)
आरए	चल देयक खाता
आरएएमएस	सड़क परिसंपत्ति प्रबंधन प्रणाली
आरसीसी	रीइन्फोर्स्ड सीमेंट कंक्रीट
आरएफ़पी	प्रस्ताव के लिए अनुरोध
आरओबी	रेलवे ओवरब्रिज
आरओडबल्यू	राइट ऑफ वे
एसबीडी	मानक बोली दस्तावेज़
एसडीओ	उप संभागीय अधिकारी
एसई	अधीक्षण यंत्री
एसएच	राज्य राजमार्ग
एसओआर	दरों की अनुसूची
टीई	समय विस्तार
टीएस	तकनीकी स्वीकृति
वीडीएफ़	व्हीकल डैमेज फैक्टर
वीजी	विस्कोसिटी ग्रेड
डबल्यूबीएम	वाटर बाउंड मैकेडम
डबल्यूएमएम	वेट मिक्स मैकेडम
डबल्यूपीआई	थोक मूल्य सूचकांक
डबल्यूआरडी	जल संसाधन विभाग









© भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक  
[www.cag.gov.in](http://www.cag.gov.in)

<https://cag.gov.in/ag2/madhya-pradesh/hi>

