అధ్యాయం-2

ప్రధానమంత్రి గ్రామ సడక్ యోజనపై ఆడిట్ సమీక్ష

పంచాయతీరాజ్ మరియు గ్రామీణాభివృద్ధి శాఖ

2.1 పరిచయం

ప్రధానమంత్రి గ్రామ సడక్ యోజన (పీఎమ్‌జీఎస్‌వై) అనే పథకాన్ని నూరు శాతం కేంద్ర నిధులతో 2000 డిసెంబరులో ప్రారంభించారు. గ్రామీణ ప్రాంతాలలో అన్ని ఋతువులకు అనువైన రహదారి వ్యవస్థను సమకూర్చటం దీని ఉద్దేశం. ఒకదానికొకటి అనుసంధానంకాని పల్లె ప్రాంతాలలో 1,000 పైబడిన జనాభా కలిగిన వాటన్నిటికీ 2003 సంవత్సరంలోగా రోడ్డు వసతి కల్పించాలనీ, అదేవిధంగా 500 మందికి మించి ఉన్న ఆవాసాలను కూడా 2007 సంవత్సరం నాటికి దీని పరిధిలోకి తీసుకురావాలనీ లక్ష్యంగా పెట్టుకున్నారు. ఒక జిల్లాలో ఈ అర్హత కలిగిన అన్ని గ్రామాలకూ ఇప్పటికే రోడ్లు అమరి ఉన్న పక్షంలో వాటిని మెరుగుపరచుకునేందుకూ ఈ కార్యక్రమం కింద వెసులుబాటు కల్పించారు. ఆంధ్రప్రదేశ్‌లో ఈ కార్యక్రమాన్ని 2000 డిసెంబరు నుంచి 2013 మార్చివరకు పది విడతలుగా అమలు చేశారు.

2.2 వ్యవస్థాగత నిర్మాణం

ఆంధ్రప్రదేశ్ రాష్ట్ర గ్రామీణ రహదారుల అభివృద్ధి సంస్థ (ఏపీఎస్ఆర్ఆర్‌డీఏ) పేరుతో ఒక స్వయంపాలక సంస్థను 2003 మార్చి నెలలో ఏర్పాటు చేశారు. పీఎమ్‌జీఎస్‌వై సంబంధిత సాంకేతిక విశిష్టతలు, ప్రాజెక్టు నివేదన, ఆర్థిక విషయాల నిర్వహణ వంటి అంశాలపై ఇది ప్రభుత్వానికి సూచనలిస్తుంది. పంచాయతీరాజ్ శాఖమంత్రి ఈ సంస్థకు ఛైర్మన్‌గానూ, పంచాయతీరాజ్ మరియు గ్రామీణాభివృద్ధి శాఖ ముఖ్యకార్యదర్శి వైస్ ఛైర్మన్‌గానూ ఉంటారు. ఇక పీఎమ్‌జీఎస్‌వై కార్యక్రమ అమలు అధికారి/ఎంపవర్డ్ ఆఫీసర్‌గా ఇంజనీర్ ఇన్ చీఫ్ (ఈఎన్‌సీ) బాధ్యత వహిస్తారు. పర్యవేక్షక ఇంజనీర్లు, కార్యనిర్వాహక ఇంజనీర్లు కూడా కార్యక్రమం అమలు చేయటంలో ఈఎన్‌సీకి సహాయపడతారు.

2.3 ఆడిట్ విధివిధానాలు

2.3.1 ఆడిట్ లక్ష్యాలు

ఈ కింది విషయాలను నిర్ధారించుకోవటం కోసం ఈ 'ఆడిట్ పరిశీలన' చేపట్టటం జరిగింది:

- జిల్లా గ్రామీణ రోడ్ల ప్రణాళిక, అంతర్గత రహదార్ల సమాహారం కోసం రూపొందించిన ఆపరేషన్స్ మాన్యువల్ ప్రకారమే రోడ్ల నిర్మాణానికి తగు వ్యూహరచన చేశారా;
- ఈ కార్యక్రమాన్ని అమలు చేయటానికి అవసరమైన నిధులను సమకూర్చి వాటిని కార్యసాధకంగా వినియోగించారా;
- కార్యక్రమ అమలు అన్ని దశలలోనూ టెండరు ప్రక్రియ, కాంట్రాక్టుల నిర్వహణ కోసం ఆర్థిక ఔచిత్యపరమైన సిద్ధాంతాలు, పారదర్శకతలను పాటించారా;
- భారతీయ రోడ్ కాంగ్రెస్ నిర్దేశించిన ప్రమాణాలలో రోడ్ల నిర్మాణం చేపట్టి, అదనపు వ్యయానికి తావివ్వకుండా, గడువులోపు పనులను పూర్తి చేశారా;
- రోడ్డు నిర్వహణ కాంట్రాక్టులను పటిష్ఠంగా అమలుపరచి, రాష్ట్ర ప్రభుత్వం వీటి నిర్వహణకు కావలసిన నిధులనూ, అధికారాలనూ జిల్లా పంచాయతీలకు బదిలీ చేసిందా;
- మూడంచెలలో నాణ్యతా నియంత్రణ వ్యవస్థ, పర్యవేక్షణ యంత్రాంగం ఆశించినంత కట్టుదిట్టంగా పనిచేస్తున్నాయా.

2.3.2 ఆడిట్ ప్రామాణికంగా తీసుకున్న అంశాలు

ఆడిట్ గమనించిన విషయాలను ఈ కింది ప్రామాణికాంశాలతో సరిపోల్చుకోవటం జరిగింది:

- ఆయా సంవత్సరాలలో రాష్ట్ర ప్రభుత్వ బడ్జెట్ కేటాయింపులు;
- కేంద్ర ప్రభుత్వం జారీ చేసిన మార్గదర్శకాలు, ఇంకా పీఎమ్‌జీఎస్‌వై ఆపరేషన్స్ మాన్యువల్;
- గ్రామీణ రహదారుల మాన్యువల్, ఇంకా ఐఆర్‌సీ స్పెసిఫికేషన్లు;
- కేంద్ర, రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు కాలానుగుణంగా జారీ చేసిన ఉత్తర్వులు, మార్గదర్శకాలు, ఆదేశాలు;
- జిల్లా గ్రామీణ రహదారుల ప్రణాళిక, అంతర్గత సమాహారం (కోర్ నెట్‌వర్క్), విస్తృత రహదార్ల ప్రాధాన్యత జాబితా (సీఎన్‌సీపీఎల్), విస్తృత రహదార్ల అభివృద్ధి ప్రాధాన్యత జాబితా (సీయూపీఎల్);
- ఆంధ్రప్రదేశ్ పబ్లిక్ వర్క్స్ కోడ్;
- ఆంధ్రప్రదేశ్ ఫైనాన్షియల్ కోడ్ (ఆర్థిక నియమావళి).

2.3.3 ఆడిట్ పరిధి, ఆడిట్ పద్ధతి

పీఎమ్‌జీఎస్‌వై కార్యక్రమం మీద ఆడిట్ పరిశీలన 2013 మే-జూలై నెలల మధ్యన చేపట్టి, 2008-13 సంవత్సరాలలో ఆమోదించిన రోడ్డు నిర్మాణ పనులను ఇందులో సమీక్షించటం జరిగింది. ఇందులో భాగంగా సచివాలయంలోని పంచాయతీరాజ్ మరియు గ్రామీణాభివృద్ధి శాఖ దస్త్రాలనూ, ఇంకా ఈఎన్‌సీ కార్యాలయం, పదకొండు[1] చోట్ల కార్యక్రమ అమలు యూనిట్లలోని (పీఐయూ) రికార్డులు పరిశీలించటం జరిగింది. పంచాయతీ రాజ్ మరియు గ్రామీణాభివృద్ధి శాఖ ముఖ్యకార్యదర్శితో 2013 ఏప్రిల్ నెలలో సమీక్షారంభ సమావేశం నిర్వహించి ఆడిట్ పరిధి, లక్ష్యాలు, ఆడిట్ విధివిధానాలను వివరించి, నిర్మాణాల ఉమ్మడి ప్రత్యక్ష పరిశీలన చేయనున్న విషయం కూడా చెప్పి వారి సహకారం అపేక్షించటం జరిగింది. తదుపరి 2014 మార్చి నెలలో సమీక్షానంతర సమావేశం నిర్వహించి, అంతవరకూ ఆడిట్ చేసిన పరిశీలనలను చర్చించి ఆపై ప్రభుత్వం ఇచ్చిన సమాధానాలను ఈ నివేదికలో అనువైనచోట పొందుపరచటం జరిగింది.

2.3.4 ఆడిట్ నమూనా

ఆడిట్ పరిశీలన కోసం ఆదిలాబాద్, అనంతపురం, తూర్పు గోదావరి, గుంటూరు, ఖమ్మం, మెదక్, ప్రకాశం జిల్లాలలో మొత్తం 125 నిర్మాణ పనులను వర్గీకరణ ప్రాతిపదికన[2] ఎంపిక చేయటం జరిగింది. ఈ జిల్లాలతో పాటు రాష్ట్రంలో మూడుకోట్ల రూపాయలకుపైగా ఖర్చు చేసిన పనులన్నింటినీ (మొత్తంమీద ఆరు) పరిశీలన కోసం తీసుకోవటం జరిగింది. ఈ 131 పనులమీద అయిన వ్యయం 2008-13 నడుమ మంజూరైన అన్ని పనులకూ చేసిన మొత్తం ఖర్చులో 30 శాతం ఉన్నది. రికార్డుల పరిశీలనతోపాటుగా ప్రభుత్వ శాఖాధికారులతో కలసి పలు నిర్మాణ పనులను ప్రత్యక్షంగా కూడా సందర్శించి ఆడిట్ పరిశీలనలకు ఆలంబనంగా ఛాయాచిత్రాలను తీయటం జరిగింది.

---

[1] కార్యక్రమ అమలు యూనిట్లు ఆదిలాబాద్ జిల్లాలోనివి మూడు, అనంతపురం, మెదక్ జిల్లాలలో రెండేసి, ఇంకా తూర్పు గోదావరి, గుంటూరు, ఖమ్మం, ప్రకాశం జిల్లాల నుంచి ఒక్కొక్కటి చొప్పున ఎంపిక చేయటం జరిగింది

[2] నిర్మాణ పనులను వ్యయం ప్రాతిపదికన వర్గీకరించి ఇప్పటికే ఆరంభించిన 75 నిర్మాణాలనూ, పనులప్పగించినా ఇంత వరకూ ఖర్చు నమోదుకానివి 15, అలాగే మంజూరు ఇచ్చినా ఇంకా పనులప్పగించని35 పనులనూ నమూనా తనిఖీకి ఎంపిక చేయటం జరిగింది

2.4 గత ఆడిట్ సమీక్ష మేరకు తదుపరి చర్యలు

ఆంధ్రప్రదేశ్‌లో పీఎమ్‌జీఎస్‌వై కార్యక్రమం అమలును ఇదివరకొకసారి సమీక్షించి, 2005 మార్చి 31తో ముగిసిన సంవత్సరానికి సీఏజీ ఆడిట్ నివేదిక (సివిల్)లోని పేరా 3.1లో నివేదించటం జరిగింది. కార్యక్రమం ఆరంభించే ముందు విస్తృత సర్వే నిర్వహించకపోవటంవలన గ్రామాల ఎంపికలో జరిగిన పొరపాట్లు, జిల్లా గ్రామీణ రహదారుల ప్రణాళిక, అంతర్గత రహదారుల సమాహారం (నెట్‌వర్క్) రూపొందించకనే మొదటిదశ, రెండవదశ పనులు చేపట్టటం, నిర్మాణ పనులలో ప్రమాణాలు పాటింపకపోవటం, పనుల నిర్వహణపై కేంద్ర స్థాయిలోనూ రాష్ట్ర స్థాయిలోనూ పర్యవేక్షణ కొరవడటం వంటివి అప్పటి ఆడిట్ సమీక్షలో ప్రధానంగా గుర్తించటం జరిగింది.

మూడవ దశ మొదలుకొని అన్ని పనులనూ ఆమోదిత అంతర్గత సమాహారంనుంచే చేపడుతున్నామని ప్రభుత్వం 2006 మార్చి నెలలో శాసన సభ ముందుంచిన వివరణాత్మక నివేదిక (ఎక్స్‌ప్లనేటరీ నోట్) లో బదులిచ్చింది. కేంద్రం జారీ చేసిన మార్గదర్శకాల మేరకు ఇక ముందు తగిన జాగ్రత్తలు తీసుకుంటామని కూడా హామీ ఇచ్చింది. అయితే అప్పటి నివేదికలో ఆడిట్ ప్రస్తావించిన పలు అంశాలపై ప్రభుత్వం తీసుకొన్న చర్యలు తగినంతగాలేవు. అవే లోపాలు ఇప్పటికీ కొనసాగుతుండటం ఇందుకు బలమిస్తోంది. అంతేకాకుండా, ఈ నివేదికలోని పేరా 2.8 లో ఉదహరించిన విధంగా, కాంట్రాక్టుల నిర్వహణలో కేంద్ర ప్రభుత్వ విధివిధానాలను పట్టించుకోని సంఘటనలు అనేకం ఉన్నాయి.

ఆడిట్ పరిశీలనలు

2.5 ప్రణాళిక

2.5.1 జిల్లా ప్రణాళికలు, అంతర్గత సమాహారం

జిల్లా గ్రామీణ రహదారుల ప్రణాళిక (డీఆర్ఆర్‌పీ) రూపొందించి జిల్లాలో ఇప్పటికే ఉన్న రోడ్లను అందులో సూచిస్తూ ఇంకా రోడ్ల అనుసంధానానికి నోచుకోని గ్రామాలను గుర్తించటం ప్రణాళికలో కీలకమని కార్యక్రమ మార్గ నిర్దేశకాలలో పేర్కొన్నారు. ప్రతిగ్రామానికీ అత్యవసరమైన సామాజిక-ఆర్థిక సదుపాయాలను అందుబాటు లోకి తెచ్చేందుకు వీలుగా రోడ్లను నిర్మించేందుకోసం ఒక అంతర్గత సమాహారాన్ని (నెట్‌వర్క్‌ను) డీఆర్ఆర్‌పీ ఆధారంగానే రూపొందించాలి. డీఆర్ఆర్‌పీ, అంతర్గత సమాహారంలను మండల స్థాయి, బ్లాకు స్థాయిల్లో చేపట్టగా వాటిని జిల్లా స్థాయిలో క్రోడీకరించి ఆమోదంకోసం రాష్ట్ర స్థాయిలో ఏపీఎస్ఆర్ఆర్‌డీఏ సంస్థకూ అటుపై జాతీయ గ్రామీణ రహదారుల అభివృద్ధి సంస్థకూ (ఎన్ఆర్ఆర్‌డీఏ) పంపిస్తారు. ఆవిధంగా ఆమోదం పొందిన అంతర్గత సమాహారం ఆధారంగా విస్తృత రహదారుల ప్రాధమ్య జాబితా (సీఎన్‌సీపీఎల్), అలాగే విస్తృత మెరుగుదల ప్రాధమ్య జాబితా (సీయూపీఎల్) ద్వారా కొత్తగా వేయవలసిన రోడ్లనూ, మెరుగుపరచవలసిన వాటినీ ఎంపిక చేస్తారు. సీఎన్‌సీపీఎల్, సీయూపిఎల్ ఆవిధంగా గ్రామీణ రహదారుల ఎంపికలో కీలకపాత్ర వహిస్తాయి.

ఈ విషయంలో ఆడిట్ పరిశీలనలు ఈ కింది విధంగా ఉన్నాయి.

2.5.2 రోడ్ల మెరుగుదలకు ప్రాధాన్యమివ్వకపోవటం

రోడ్ల మెరుగుదలకు సంబంధించిన 36 పనులను నమూనా తనిఖీ కోసం ఎంపిక చేయగా వీటిలో నల్గొండ, కరీంనగర్ జిల్లాలలో జిల్లాకు మూడేసిచొప్పున చేపట్టిన పనులు ఆ జిల్లాల సీయూపీఎల్‌లో లేనేలేవు. అంతేకాకుండా, ఆయా పనులను వాటి ప్రాధాన్య క్రమంలో ఎంపిక చేయలేదు. కరీంనగర్ జిల్లాలో ఆడిట్ గమనించిన దానిని ప్రభుత్వం తన సమాధానంలో అంగీకరించింది (2014 మార్చి). ఇక నల్గొండ జిల్లా విషయంలో మాత్రం ఈ నిర్మాణ పనులు అంతర్గత సమాహారంలో ఉన్నవేనని చెప్పారు. రహదారుల మెరుగుదల పనులను సీయూపీఎల్ ప్రకారం ఎంపిక చేయవలసి ఉన్నా ఇక్కడ ఆవిధంగా చేయలేదు కనుక ఈ సమాధానం

ఆమోదయోగ్యంకాదు. అదీకాక, నిర్మాణ పనులను వాటి ప్రాధాన్య క్రమంలో ఎంపిక చేయకపోవటానికి నిర్దిష్ట కారణాలను ప్రభుత్వం తన సమాధానంలో పేర్కొనలేదు (2014 మార్చి).

2.5.3 వంతెనలు నిర్మించకపోవటం

పీఎమ్‌జీఎస్‌వై కింద 2000-13 నడుమ 1,093 రోడ్డు నిర్మాణ పనులను పూర్తిచేసినట్లు ప్రభుత్వం తెలిపింది[3]. అయితే, ఈ రోడ్లను కలుపుతూ వంతెనలు (డ్రైనేజీలపై వంతెనలు, పొడవైన వంతెనకట్లు) నిర్మించకపోవటం వలన వీటిలో చాలావరకు రహదారులు వినియోగంలోకి రాలేదని ఆడిట్ గమనించింది. కేంద్ర ప్రభుత్వం 2010-11లో 298 వంతెనలకు ఆమోదం తెలుపగా, ఆయా రోడ్లను వాడుకలోకి తెచ్చేందుకు ఇంకా 272 చోట్ల వంతెనలు అవసరమవుతాయని రాష్ట్ర ప్రభుత్వం 2012 ఏప్రిల్‌లో గుర్తించింది. ఆవిధంగా చూస్తే, ఈ రహదారులన్నింటినీ పీఎమ్‌జీఎస్‌వై పథకం కింద పూర్తిచేశామని ప్రభుత్వం చెబుతున్నది సందేహాస్పదమే. ఆడిట్ ప్రస్తావించిన దానిని ప్రభుత్వం అంగీకరించి (2014 మార్చి) ఈ విషయాన్ని కేంద్రంలో గ్రామీణాభివృద్ధి మంత్రిత్వశాఖకు నివేదించి అన్ని వంతెనలకూ అనుమతి తెచ్చుకుంటామని చెప్పింది.

2.5.4 బళ్ళదారులను అన్ని సీజన్ల రహదారులుగా వర్గీకరించారు

రాష్ట్ర ప్రభుత్వం 2003-04లో రూపొందించిన అంతర్గత సమాహారంలో బళ్ళదారులు, కంకర రోడ్లను కూడా అన్ని సీజన్లకూ అనువైన రహదారులుగా చూపించారు. ఇటువంటి రోడ్ల మొత్తం నిడివి 9,986 కి.మీ. కాగా ఇవి 5,219 జనావాసాలను (500 జనాభా పైబడినవి) కలుపుతున్నాయి. ఈ జనావాసాలను మూడు విభిన్న వర్గాలుగా[4] విభజించి రహదారి వసతి కల్పించేందుకు వీలుగా అంతర్గత సమాహారం సవరించుకునేందుకు రాష్ట్ర ప్రభుత్వం 2007 నవంబరులో కేంద్రం అనుమతి కోరింది. అయితే, మొదటి వర్గంలోని బళ్ళదారులను మాత్రమే అంతర్గత సమాహారంలో చేర్చేందుకు ఎన్‌ఆర్‌ఆర్‌డీఏ ఒప్పుకుని ఆమేరకు 2008-09లో అనుమతి మంజూరు చేసింది. దీనిప్రకారం కేవలం 395 కొత్త పనులు చేపట్టి 410 ఆవాసాలను కలిపే విధంగా మొత్తం 1,526.72 కి.మీ. పొడవుగల రోడ్లను నిర్మించుకోవచ్చును. అన్ని రాష్ట్రాల అంతర్గత సమాహారాలను సవరించేక్రమంలో 2009-10 సంవత్సరంలో మాత్రమే మిగతా వర్గాల కింది రోడ్ల విషయం పరిశీలించగలమని ఎన్‌ఆర్‌ఆర్‌డీఏ తెలిపింది (2009 జనవరి). ఐతే, ఈ సవరణ ప్రక్రియ 2014 మార్చి నాటికీ చేపట్టలేదు. ఆడిట్ గమనించిన విషయాలను ప్రభుత్వం అంగీకరించింది (2014 మార్చి) కానీ బళ్ళదారులను అన్ని ఋతువుల రహదారులుగా వర్గీకరించటానికి గల కారణాలను మాత్రం వెల్లడించలేదు. నిధులు అందుబాటులో ఉన్నప్పుడు ఈ రోడ్లను మెరుగుపరిచే ప్రయత్నం చేస్తామని మాత్రం బదులిచ్చింది.

2.5.5 డేటాలో వైరుధ్యాలు

ఏదైనా కార్యక్రమాన్ని సరైన ప్రణాళికతో విజయవంతంగా అమలు చేయాలంటే దానికి సంబంధించిన డేటా (సమాచారం) కచ్చితమైనది ఉండటం తప్పనిసరి. అర్హత కలిగిఉండీ రాహదారుల వసతిలేని ఆవాసాలకు సంబంధించిన సమాచారాన్ని ఆడిట్ పరిశీలించినప్పుడు పలు వైరుధ్యాలు గోచరించాయి. జనాభా 250-499 మధ్యన ఉండి, రోడ్డు సౌకర్యంలేని ఆవాసాలు ఈఎన్‌సీ రికార్డుల ప్రకారం 556 ఉండగా, మొత్తం 22 జిల్లాల నుంచి మచ్చుకు ఎంపిక చేసిన ఏడు జిల్లాలలోనే ఈ వర్గం కింద 578 ఆవాసాలను ఆడిట్ కనుగొంది. అదేవిధంగా, 500 పైబడిన జనాభాకలిగిన వర్గంలో రోడ్డు వసతి కలిగిన అదనపు ఆవాసాలు ఈఎన్‌సీ లెక్కల

---

3 ఎన్‌ఆర్‌ఆర్‌డీఏ కార్యాలయానికి ఈఎన్‌సీ 2013 ఏప్రిల్‌లో అందచేసిన నివేదిక (ఎమ్‌పీఆర్)

4 మొదటి వర్గంలో 839 ఆవాసాలను కలుపుతూ 2,054.33 కి.మీ. పొడవైన 461 బళ్ళదారులున్నాయి. రెండవ వర్గంలో 3,065 ఆవాసాలను కలిపే 1,928 రోడ్లు ఉన్నాయి. నామమాత్రంగా ఉన్న ఈ కంకర రోడ్ల మొత్తం పొడవు 5,006.53 కి.మీ. ఇక మూడవ వర్గంలో 1,315 ఆవాసాలను కలుపుతున్న 750 కంకర రోడ్లు, బళ్ళదారులు (50 శాతం కన్నా ఎక్కువ రోడ్లు) ఉన్నాయి. వీటి మొత్తం పొడవు 2,925.36 కి.మీ.

ప్రకారం 340 ఉండగా, రాష్ట్ర స్థాయీసంఘం (ఎస్ఎల్ఎస్సీ) అంచనాల ప్రకారం ఈ వర్గంలో 1,714 ఆవాసాలు రోడ్డు వసతి లేకుండాఉన్నాయి. మచ్చుకు తనిఖీ చేసిన ఏడు జిల్లాలలో ఈ వర్గం కింద 685 ఆవాసాలకు రోడ్డు వసతిలేదు.

రోడ్ల అనుసంధానం విషయమై తొలుత సమాచార వక్రీకరణ జరిగిన మాట ప్రభుత్వం అంగీకరించి (2014 మార్చి), కచ్చితమైన సమాచారాన్ని ఇప్పుడు కేంద్రానికి నివేదించామని తెలిపింది.

2.6 ఆర్థిక విషయాల నిర్వహణ

2.6.1 నిధుల సమీకరణ

పీఎమ్జీఎస్వై పథాకానికి నూరు శాతం నిధులు కేంద్ర ప్రభుత్వమే సమకూరుస్తుంది. ఈ నిధులు మూడు విధాలుగా లభిస్తాయి. అవి ప్రోగ్రాం నిధి (నిర్మాణ పనులకు చెల్లింపులకోసం), పరిపాలనా నిధి (సిబ్బంది, కార్యాలయ అవసరాలకు), నిర్వహణ నిధి (రోడ్ల నిర్వహణ వ్యయాలకోసం).

అనుమతిపొందిన ప్రాజెక్టులకు నిధులను రాష్ట్ర ప్రభుత్వానికి రెండు విడతలుగా అందచేస్తారు. ప్రాజెక్టు విలువలో సగం మొత్తంకానీ వార్షిక కేటాయింపు మొత్తంకానీ (ఏది తక్కువైతే అది) తొలి వాయిదాగా ప్రాజెక్టులను అనుమతించిన మీదట విడుదల చేస్తారు. ఇక మలి విడత నిధులను అప్పటికే ఇచ్చిన సొమ్ములో 60 శాతం వినియోగించుకుని గత సంవత్సరం చేపట్టిన పనుల్లో కనీసం 80 శాతం పూర్తిచేసి, అంతకు ముందు సంవత్సరాల పనులన్నీ పూర్తి చేసిన పిదప ఇస్తారు. మొదటి విడత నిధులు ఇచ్చినప్పుడు పెట్టిన షరతులన్నీ ఈ దశలో నెరవేర్చి ఉండాలి.

పీఎమ్జీఎస్వై పనులకోసం కేంద్ర ప్రభుత్వం 2008-13 మధ్యగల ఐదేళ్ళలో మొత్తం ₹2,930 కోట్లు విడుదల చేయగా రాష్ట్రం ఇందులో ₹2,476 కోట్లు మాత్రమే ఖర్చుచేయగలిగింది. వినియోగంకాకుండా మిగిలిన ₹454 కోట్లు 2013 జూన్ నాటికి ఏపీఎస్ఆర్ఆర్డీఏ అధీనంలోనే ఉండిపోయాయి.

2.6.2 రాష్ట్రం తన వాటా విడుదల చేయకపోవటం/తక్కువగా ఇవ్వటం

నిర్మాణ పనుల ధరల్లో పెరుగుదల కారణంగా అయ్యే అదనపు వ్యయాన్నీ, టెండరు ప్రీమియం ఖర్చునూ, అదే విధంగా 50 మీటర్లకు మించిన వంతెనల నిర్మాణ వ్యయాన్నీ రాష్ట్ర ప్రభుత్వమే భరించాలని మార్గదర్శకాలలో సూచించారు (ఎంపిక చేసిన గిరిజన మరియు వెనుకబడిన జిల్లాలలో మాత్రం 75 మీటర్ల వరకూ ఉన్న వంతెనలను సమీకృత కార్యాచరణ ప్రణాళికలో చేర్చారు). ఏపీఎస్ఆర్ఆర్డీఏ రికార్డులు పరిశీలించగా ఈ దిగువ విషయాలు తెలిశాయి.

i. కేంద్ర ప్రభుత్వం 2010 సెప్టెంబరులో అనుమతించిన 298 వంతెన పనుల్లో 149 పనులు పూర్తయినాగానీ రాష్ట్ర ప్రభుత్వం తన వాటాగా ఇవ్వవలసిన ₹210.73 కోట్లు (ఖర్చులో తగుభాగం) 2013 జూన్ నాటికి విడుదల చేయలేదు.

ii. అంతేకాకుండా, 2012-13లో ఆమోదం పొందిన పనుల తాలూకు తన వంతు ₹10.21 కోట్లు కూడా రాష్ట్ర ప్రభుత్వం విడుదల చేయలేదు.

తమ వంతు పథకం నిధులను త్వరలో ఇవ్వగలమని ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి).

2.7 కార్యక్రమం అమలు

2.7.1 సమగ్ర ప్రాజెక్టు నివేదికలు (డీపీఆర్)

ప్రాజెక్టును అమలుచేసే సంస్థలు (పీఐయూ) మార్గదర్శకాల ప్రకారం ప్రతి నిర్మాణానికీ సమగ్ర ప్రాజెక్టు నివేదికలు రూపొందించవలసి ఉంటుంది. ఆయా నిర్మాణ పనులకు కావలసిన స్థలాల లభ్యత, ట్రాన్సెక్ట్ వాక్[5] వివరాలు, సీఎన్‌సీపీఎల్/సీయూపీఎల్ ప్రమాణాల పాటింపు, రోజుకు 45 పైగా వాణిజ్య వాహనాలకు ఈ రోడ్లు అనువుగా ఉంటాయన్న ధీమా, డ్రైనేజీలపై 25 మీటర్లకు మించి వేసే వంతెనలకు వేరుగా డీపీఆర్, పొదుపుతోకూడిన డిజైన్లు, కంకర వాడకం, స్థానికంగా దొరికే సామగ్రి, ఫ్లై యాష్, ఐదు సంవత్సరాల సాధారణ నిర్వహణకు అంచనాలు మొదలైన పలు విషయాలు ఈ నివేదికలలో పొందుపరచాలి. డీపీఆర్ ఖరారు చేసిన తర్వాత స్థల వివాదాలవంటివి తలెత్తకుండా చూసుకునేందుకు ఈ రకమైన ట్రాన్సెక్ట్ వాక్ పేరుతో పంచాయతీ ప్రధాని, స్థానిక పట్వారీ, జేఈ, ఏఈ, అటవీ భూములు ఉన్న పక్షంలోనైతే ఆ శాఖ అధికారులు కూడా ప్రతిపాదిత రహదారి మార్గం సందర్శించాలని కేంద్ర ప్రభుత్వం సూచించింది.

కేంద్రం ఆమోదించిన అన్ని రోడ్డు పనులకూ డీపీఆర్‌లు రూపొందించారు. అయితే, ఆ సమయంలో సన్నాహక పనులు, సర్వేలు తగు స్థాయిలో చేయకపోవటంవలన 2008-09, 2010-11 సంవత్సరాలలో మంజూరైన మొత్తం 18 పనులను వివిధ కారణాలపై ఆతర్వాత కాలంలో రద్దు చేయవలసివచ్చింది. ఆ వివరాలు పక్కన ఉన్న పట్టిక 2.1లో ఉన్నాయి. ఈ విషయాన్ని ప్రభుత్వం కూడా ధృవీకరించింది (2014 మార్చి).

పట్టిక 2.1

పనుల రద్దుకు కారణాలు	2008-09	2009-10
అవే పనులు మళ్ళీ చేపట్టటం	5	-
స్థలాల సమస్య	1	1
పనులను నాబార్డు, ఇతర గ్రాంటులతో పూర్తి చేయటం	2	2
పనులను ఆర్ అండ్ బీ శాఖకు బదిలీ చేయటం	-	3
వంతెనలు అవసరం రాకపోవటం	-	4
మొత్తం	8	10

మూలం: ఈఎన్‌సీ రికార్డులు

ఆదిలాబాద్, అనంతపురం, కరీంనగర్, మహబూబ్‌నగర్, మెదక్, వరంగల్ జిల్లాలలో ఇప్పటికే పూర్తయిన 23 పనులను[6] మచ్చుకు తనిఖీ చేయగా, వీటిలో కాంట్రాక్టు విలువకూ వాస్తవంగా అయిన వ్యయానికీ మధ్యన మొత్తంమీద ₹11.17 కోట్లు వ్యత్యాసం ఉన్నట్లు తెలిసింది. రోడ్డు నిడివి, సీడీ పనులు, వెంట్ పనులు, షోల్డర్లు మొదలైన వాటిలో వచ్చిన మార్పుల కారణంగా ఖర్చుల్లో 3 నుంచి 81 శాతం వరకూ వ్యత్యాసం[7] చోటు చేసుకున్నది. డీపీఆర్‌లను తగినంత శ్రద్ధతో రూపొందించలేదని దీనినిబట్టి తెలుస్తోంది. ఈ విషయాన్ని ప్రభుత్వం తన సమాధానంలో ఒప్పుకున్నది (2014 మార్చి).

---

[5] రోడ్లు వేసేందుకు అత్యంత అనువైన మార్గాన్ని గుర్తించి, స్థలసేకరణలో ఎదురయ్యే సమస్యలను (అటవీ భూములతో సహా) అధిగమించి, సామాజికపరంగానూ పర్యావరణపరంగానూ ఏర్పడగల ప్రతికూలతలను అంచనావేసి, కార్యక్రమానికి అవసరమయిన ప్రజా భాగస్వామ్యాన్ని సాధించటం కోసం ఇవి నిర్వహిస్తారు

[6] ఆదిలాబాద్ జిల్లాలో 5, అనంతపురం జిల్లాలో 4, కరీంనగర్ జిల్లాలో 1, మహబూబ్‌నగర్ జిల్లాలో 1, మెదక్ జిల్లాలో 11, వరంగల్ జిల్లాలో 1

[7] ఆదిలాబాద్ (6 నుండి 25 శాతం), అనంతపురం (3 నుండి 6 శాతం), కరీంనగర్ (26 శాతం), మహబూబ్‌నగర్ (17 శాతం), మెదక్ (12 నుండి 81 శాతం), వరంగల్ (13 శాతం)

2.7.1.1 డీపీఆర్‌లలో లోపాలు

రికార్డుల పరిశీలనతోపాటు పనుల ప్రత్యక్ష తనిఖీ కూడా చేపట్టినమీదట తూర్పుగోదావరి జిల్లా ***బోడిలంక నుంచి తుర్రువాడ*** మధ్య తలపెట్టిన రహదారి మధ్యలో విపరీతమైన వాలు కారణంగానూ కనుమ దారిలో సీసీ పేవ్‌మెంట్ వేయాల్సిరావటంవలనా అర్ధంతరంగా ఆగిపోయినట్లు ఆడిట్ గుర్తించింది. ఈ రహదారిని 8 కి.మీ. పొడవున తుర్రువాడ, చావడికోట, ముంతమామిడి ఆవాసాలను కలిపే విధంగా ₹2.02 కోట్ల కాంట్రాక్టు వ్యయంతో 2009 అక్టోబరులో చేపట్టారు. పనులను 3.925 కి.మీ. వరకూ, 5.525 కి.మీ. నుంచి 6.8 కి.మీ. వరకూ మొత్తం ₹1.09 కోట్ల ఖర్చుతో పూర్తి చేశారు. ఇంకా 3.925 కి.మీ. నుంచి 5.525 కి.మీ. మధ్య (కొండవాలు) పూర్తిచేయవలసి ఉంది. పనులను 2012 జూలై నెలలో ఆపేశారు. ఆగిపోయిన భాగం పూర్తిచేయటం సాధ్యం కాదని కార్యనిర్వాహక ఇంజనీరు 2013 మే నెలలో తేల్చిచెప్పారు. ఆడిట్ గమనించిన విషయాలను ప్రభుత్వం ధృవీకరించి (2014 మార్చి) ప్రత్యామ్నాయ రహదారిని ఎంపిక చేశామనీ రాష్ట్ర నిధులతో దాని నిర్మాణం చేపట్టగలమనీ బదులిచ్చింది.

2.7.1.2 సింగిల్ కనెక్టివిటీని పరిగణించకపోవటం

ఈ పథకం మార్గదర్శకాల ప్రకారం ఒక ఆవాసానికి ఒక్క రోడ్డునే మంజూరు చేయాలి. డీఆర్ఆర్‌పీలో ఆవాసాల కనెక్టివిటీ పరిస్థితినిబట్టి అర్హత కలిగిన అన్ని ఆవాసాలకూ దగ్గరిదారిలో వేయవలసిన రోడ్లను అంతర్గత సమాహారం సూచిస్తుంది. మెదక్ జిల్లా గజ్వేల్ మండలంలో ***పీడబ్ల్యూడీ రోడ్డునుంచి బంగ్లా వెంకటాపూర్ వరకూ బీటీ రోడ్డు*** పని చేపట్టారు. ఈ రోడ్డు బంగ్లా వెంకటాపూర్, రంగంపేట, ధర్మారెడ్డిపల్లి గ్రామాలను కలిపేందుకు ఉద్దేశించారు. అయితే ఈ గ్రామాలకు అన్ని సీజన్ల రోడ్డు వసతి ఉన్నట్టు రికార్డుల పరిశీలన, ప్రత్యక్ష తనిఖీలో తెలిసింది. ఈ గ్రామాలకు రాష్ట్ర రాజధాని నుంచి దూరాన్ని 15 కి.మీ. తగ్గించేందుకు ఈ రోడ్డు వేశామని ప్రభుత్వం తన సమాధానంలో తెలిపింది (2014 మార్చి). అయితే, రోడ్డు వసతిలేని గ్రామాలకు ఒక్క రోడ్డు మార్గాన్ని కల్పించటం కోసమే పీఎమ్‌జీఎస్‌వై పథకాన్ని ప్రవేశపెట్టారు కాబట్టి ఈ సమాధానం సరికాదు. కనుక ఈ రహదారి కోసం వెచ్చించిన ₹2.70 కోట్లు ఈ పథకం నియమాలకు అనుగుణంగాలేదు.

2.7.1.3 అరకొరగా చేపట్టిన ట్రాన్సెక్ట్ వాక్‌లు

ట్రాన్సెక్ట్ వాక్‌లు తగిన స్థాయిలో చేయకుండానే 16 నిర్మాణ పనులను[8] ఆరంభించినట్లు ఆడిట్ పరిశీలనలో తెలిసింది. ఫలితంగా అనేక పనులు అసంపూర్తిగా మిగిలిపోయాయి. కొన్ని అర్ధంతరంగా ఆగిపోయాయి. కొన్ని పనులు అసలు ఆరంభించలేదు. కొన్ని పనులను రద్దుచేసుకున్నారు. అటవీ శాఖ అనుమతులు రాకపోవటం, ముందస్తు పరిశీలన సరిగా లేకపోవటం, డిజైన్ల ఆమోదంలో జాప్యం, స్థలవివాదాలు మొదలైనవి పనులను ఆటంకపరచాయి. ఆవివరాలు ఈ కింది విధంగా ఉన్నాయి:

ఎ. అటవీ అనుమతులు లేక ఆగిపోయిన పనులు

i. తూర్పుగోదావరి జిల్లాలో ***వేటుకూరు నుంచి సిరిపురం*** వరకు 2009 ఫిబ్రవరిలో చేపట్టిన రోడ్డు 28 కి.మీ. పొడవున 11 గ్రామాలను కలుపుతుంది. అయితే, 0 కి.మీ. నుంచి 1.200 కి.మీ. వరకు డబ్ల్యూఎమ్ఎమ్ రోడ్డునూ, 4.600 నుంచి 25.785 కి.మీ. వరకూ బీటీ రోడ్డునూ వేసిన తర్వాత అటవీ శాఖ అనుమతి లభించకపోవటంతో 2011 మార్చి నెలలో పనులు ఆగిపోయాయి. అటవీ సంరక్షణ చట్టం కింద అనుమతి పొందే ప్రయత్నం చేస్తామని ప్రభుత్వం చెప్పింది (2014 మార్చి). అయితే, ఇంతవరకూ ₹7.42 కోట్లు ఖర్చు చేసినాగానీ ఈ గ్రామాలకు రోడ్డు వసతి సమకూరలేదు.

[8] ఆదిలాబాద్ జిల్లాలో 1, అనంతపురం జిల్లాలో 6, తూర్పుగోదావరి జిల్లాలో 3, గుంటూరు జిల్లాలో 1, ఖమ్మం జిల్లాలో 2, మెదక్ జిల్లాలో 2, ప్రకాశం జిల్లాలో 1

ii. తూర్పుగోదావరి జిల్లాలో ***జీఎన్‌టీ రోడ్డు నుంచి కే.కొత్తూరు వయా వజ్రకూటం*** రోడ్డును 2009 ఫిబ్రవరిలో చేపట్టారు. ఇది యాజేపురం, వజ్రకూటం, కే.కొత్తూరు గ్రామాలను కలుపుతూ 8 కి.మీ. సాగుతుంది. అయితే, 5.675 కి.మీ. వరకూ రోడ్డు వేసిన తర్వాత అటవీ శాఖ అనుమతి లభించకపోవటంతో 2011 నవంబరులో పనులను అర్ధంతరంగా ఆపేశారు. ఫలితంగా, వజ్రకూటం గ్రామానికి మాత్రం రోడ్డు వసతి కలిగింది. మిగతా రెండు ఊళ్ళకు రోడ్డు ఏర్పడలేదు. అంతేకాకుండా, 4.400 కి.మీ. (వజ్రకూటం) నుంచి 5.675 కి.మీ. వరకు వేసిన రోడ్డుకోసం చేసిన ఖర్చు ₹23.59 లక్షలు ఫలితమివ్వలేదు. అటవీ సంరక్షణ చట్టం కింద వీటికి అనుమతి తీసుకునే ప్రయత్నం చేస్తామని ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి).

iii. గుంటూరు జిల్లాలో ***కంచరగుంట నుంచి మించాలంపాడు*** వరకు రోడ్డు నిర్మించి మించాలంపాడు, కంచరగుంట, కాకిరాల గ్రామాలను కలపాలని 2009 ఫిబ్రవరిలో పనులారంభించారు. దీనిని ₹4.81 కోట్ల ఖర్చుతో 2010 ఏప్రిల్ నాటికి పూర్తిచేశారు. అయితే, నిర్మాణ సామగ్రినీ యంత్ర పరికరాలనూ చేరవేసేందుకు అటవీ శాఖ అనుమతించకపోవటంతో 9.800 కి.మీ. నుంచి 10.700 కి.మీ. వరకూ 0.90 కి.మీ. పొడవైన రోడ్డుపని పూర్తవలేదని ఆడిట్ గమనించింది. అయితే, అటవీ ప్రాంతంలో వేసిన డబ్ల్యూబీఎమ్ రోడ్డుతో మొత్తం రహదారి అన్ని సీజన్ల రోడ్డుగా మారిందని ప్రభుత్వం తన సమాధానంలో తెలిపింది (2014 మార్చి).

బి. శిధిలమైన బండ్ మీదుగా రోడ్డు నిర్మాణం: ఆదిలాబాద్ జిల్లా చెన్నూరు మండలంలో ***అంగరాజ్‌పల్లి నుంచి ముత్తారావుపల్లి వయా సుందరశాల*** మార్గంలో బీటీ రోడ్డు పనులను ₹2.72 కోట్ల కాంట్రాక్టు వ్యయంతో 2009 ఆగస్టులో చేపట్టారు. తొమ్మిది గ్రామాలను కలిపే ఈ రోడ్డును 2010 జూన్‌లో ₹2.88 కోట్ల ఖర్చుతో పూర్తిచేశారు. నిబంధనల ప్రకారం కొత్త రోడ్డు వేయవలసిఉండగా, ఇప్పటికే శిధిలమై, ప్రయాణాలకు అనువుగాలేని బండ్ (కట్ట) మీదుగా రోడ్డును నిర్మించినట్టు ఆడిట్ పరిశీలనలో వెల్లడైంది. ఆవిధంగా ₹2.88 కోట్లు ఖర్చుచేసినాగానీ ఆశించిన విధంగా గ్రామాలకు అన్ని సీజన్ల రోడ్డు వసతి కల్పించే లక్ష్యం నెరవేరలేదు. కొత్త రోడ్డు వేయకపోవటానికిగల కారణాలను ప్రభుత్వం తన సమాధానంలో విశదీకరించలేదు (2014 మార్చి). అయితే, ఈ రోడ్డు మరమ్మతులకు అనుమతిపొందే ప్రయత్నం చేస్తున్నామని మాత్రం తెలిపింది.

2.7.1.4 భూమి యాజమాన్యం పొందకపోవటం

గ్రామీణ రోడ్ల నిర్మాణానికి అవసరమైన స్థలాల లభ్యతను నిర్ధారించుకునే విధంగా స్వచ్ఛంద విరాళాలు, భూముల మారకం, ఇంకా ఇతర పద్ధతులలో భూ సేకరణకు తగిన మార్గదర్శకాలను రాష్ట్ర ప్రభుత్వం రూపొందించాలని పీఎమ్‌జీఎస్‌వై ఆపరేషన్స్ మాన్యువల్‌లో సూచించారు. ఆవిధంగా సేకరించిన భూముల వివరాలను స్థానిక కార్యాలయ రికార్డులలో నమోదుచేసి వివాదాలను నివారించాలి. స్వచ్ఛంద విరాళాలకు సంబంధించి ఒప్పంద పత్రాలు రాసుకుని, వీటి నకలును సంబంధిత రెవెన్యూ కార్యాలయంలో అందచేసి వారి రికార్డులలో అవసరమైన మార్పులు చేయించి ఆమేరకు ఓ అఫిడవిట్ పొందాలి.

i. మెదక్ జిల్లాలో నమూనా తనిఖీ కోసం ఎంపిక చేసిన 12 పనులలో పైన వివరించిన విధానాలను పాటించ లేదు. ఈ జిల్లాలోని పీటీ వెంకటాపూర్, శేఖరరావుపేట లబ్ధిదారులను విచారించగా వారినుంచి అఫిడవిట్ పొందకుండానే ప్రభుత్వం వారి భూములను రోడ్డు పనుల కోసం తీసుకున్నట్టు చెప్పారు. స్థలయజమానులు తమ స్థలాలను వ్రాతపూర్వకంగా విరాళం ఇచ్చేందుకు ముందుకు రావటంలేదని ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి). విరాళంగా సేకరించిన భూములకు లిఖితపూర్వకమైన ఒప్పందాలు రాసుకుని ఆనక రాగల వివాదాలను నివారించుకోవాలని మార్గదర్శకాలలోనే స్పష్టంచేసినందున ఈ సమాధానం సరికాదు.

ii. గుంటూరు జిల్లాలో ***సీపీటీ-ఎస్ఆర్టీ ఆర్ అండ్ బీ రోడ్డు నుంచి వేలూరు*** వరకు 12.5 కి.మీ. పొడవైన రహదారి నిర్మించి గిరిజన కాలనీ, వేలూరు గ్రామాలను కలిపే పనిని 2009 మార్చి నెలలో చేపట్టారు. ఈ పనిని ₹4.94 కోట్ల ఖర్చుతో 2010 మార్చి నాటికే పూర్తిచేసినాగానీ గిరిజన కాలనీలో కొంతభాగం మాత్రం పనిజరగలేదు. గిరిజన కాలనీ జనాభాతో సహా మొత్తం గ్రామాన్ని రోడ్డు నిర్మాణ పరిధిలోకి తీసుకొచ్చామని ప్రభుత్వం తన సమాధానంలో తెలిపింది (2014 మార్చి). అయితే, రహదారిలోని ఆభాగం ఇప్పటికీ పూర్తికాకపోవటం ఆడిట్ ప్రత్యక్ష పరిశీలనలో గుర్తించింది.

2.7.1.5 ప్రతిపాదిత రోడ్లపై రద్దీ తీవ్రతను పరిగణించకపోవటం

తూర్పుగోదావరి జిల్లా మారేడుమిల్లి మండలం ***బోడ్లంక నుంచి తుర్రవాడ*** వరకు 8 కి.మీ. రహదారిని ₹2.02 కోట్ల కాంట్రాక్టు విలువకు 2008-09లో ఆమోదం (2009 అక్టోబర్) తెలిపారు. ఇది తుర్రువాడ, చావడికోట, ముంతమామిడి గ్రామాలను కలుపుతుంది. ఈ దారిలో 5.800 కి.మీ. దగ్గర రాతి గని ఉండటంవలన భారీ వాహనాల రాకపోకలతో ఏర్పడే ట్రాఫిక్ రద్దీని లెక్కలోకి తీసుకోనకుండానే రోడ్డు పనులకు అంచనాలు రూపొందించారు. రోడ్డు నిర్మాణం పూర్తిచేసుకుని భారీ వాహనాల రాకపోకలు ప్రారంభమయ్యాక రోడ్డు బాగా దెబ్బతిన్నది. అంతేకాకుండా 3.400 కి.మీ. నుంచి 3.925 కి.మీ. వరకూ రోడ్డు పూర్తిగా శిథిలమైపోయింది (2013 మే). డీపీఆర్ రూపొందించక ముందు ఇక్కడ తవ్వకం పనులు జరిగేవికావని ప్రభుత్వం తన సమాధానంలో పేర్కొంది (2014 మార్చి). అయితే రోడ్డు నిర్మాణం 2009 అక్టోబరులో చేపట్టగా ఇక్కడ మైనింగ్ లీజును ప్రభుత్వం 2007 జూలై నెలలోనే ఖరారు చేసింది.

2.8 టెండరు ప్రక్రియ, కాంట్రాక్టుల నిర్వహణ

పీఎమ్జీఎస్వై పథకం కింద రోడ్ల నిర్మాణం, నిర్వహణ కోసం కేంద్ర ప్రభుత్వం స్టాండర్డ్ బిడ్డింగ్ డాక్యుమెంట్ను (ఎస్బీడీ) వెలువరించింది. దీని ప్రకారం సాంకేతిక, ఆర్థిక బిడ్లతోకూడిన ద్విముఖ టెండరింగు విధానం అనుసరించాల్సి ఉంటుంది. టెండరు ప్రక్రియలోని వివిధ దశలకు కాలపరిమితినీ, గుత్తేదారుల ఎంపికకు అర్హతా ప్రమాణాలనూ, బిడ్లను పరిశీలించి నిర్ణయం తీసుకొనేందుకు అర్హులైన అధికారుల స్థాయిని ఈ ఎస్బీడీలో స్పష్టం చేశారు.

మచ్చుకు తనిఖీ చేసిన ప్రాజెక్టులలో అనుసరించిన టెండరు ప్రక్రియలపై ఆడిట్ విశ్లేషణ ఈ కింది విధంగా ఉన్నది:

i. **సాంకేతిక మంజూరు రాకముందే టెండరు నోటీసులు:** ప్రాజెక్టులను రాష్ట్ర సాంకేతిక సంస్థ (ఎస్టీఏ) పరిశీలించిన మీదట ఎన్ఆర్ఆర్డీఏ ఆమోదంకూడా తీసుకున్నాక రాష్ట్రంలో సంబంధిత అధికారి సాంకేతిక మంజూరు ఇచ్చిన తర్వాతనే టెండరు నోటీసు ఇవ్వాల్సి ఉంటుంది. కానీ, పనులప్పగించిన 96 ప్రాజెక్టులకుగాను 47 ప్రాజెక్టులలో[9] ఈ నిబంధన పాటించలేదు. ఆవిధంగా, 46 ప్రాజెక్టులలో సాంకేతిక మంజూరుకన్నా ముందే టెండర్లు పిలిచారు. మరొక పని విషయంలో సాంకేతిక మంజూరు వచ్చిన రోజునే టెండరు నోటీసు ఇచ్చారు. పనులలో జాప్యం నివారించటం కోసం టెండరు నోటీసులను సాంకేతిక మంజూరుకన్నా ముందే ఇచ్చినాగానీ బిడ్లను మాత్రం సాంకేతిక అనుమతి వచ్చిన తర్వాతనే ఈ-ప్రొక్యూర్మెంట్ ప్లాట్ఫాంపై ప్రచురించటం జరిగిందని ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి).

9 ఆదిలాబాద్ జిల్లాలో 6, అనంతపురం జిల్లాలో 3, తూర్పుగోదావరి జిల్లాలో 5, గుంటూరు జిల్లాలో 5, ఖమ్మం జిల్లాలో 1, కరీంనగర్ జిల్లాలో 1, కృష్ణా జిల్లాలో 1, మహబూబ్నగర్ జిల్లాలో 1, మెదక్ జిల్లాలో 11, ప్రకాశం జిల్లాలో 12, వరంగల్ జిల్లాలో 1

ii. **వ్యయంలో వ్యత్యాసాలున్నాగానీ ఎన్ఆర్ఆర్డీఏ ఆమోదం పొందకపోవటం :** డీపీఆర్లో లెక్కకట్టిన వ్యయానికీ సాంకేతిక మంజూరులో సూచించినదానికీ మధ్య వ్యత్యాసం 10 శాతం మించినప్పుడు ఎన్ఆర్ఆర్డీఏ ఆమోదం తప్పనిసరి. అయితే తూర్పు గోదావరి, ఖమ్మం జిల్లాలలో ఈ వ్యత్యాసం 13 నుంచి 34 శాతం వరకూ ఉన్నాకానీ మొత్తం మూడు పనులను ఎన్ఆర్ఆర్డీఏ అనుమతి తీసుకొనకుండానే కాంట్రాక్టర్లకు అప్పగించారు. ఈ విషయమై ప్రభుత్వం ప్రత్యేకించి సమాధానం ఇవ్వలేదు (2014 మార్చి).

iii. **అదనపు గడువుతో పనులప్పగించటం :** పని చేపట్టేందుకు ఉత్తర్వులు ఇచ్చిన రోజు నుంచి తొమ్మిది నెలలలోగా పని పూర్తి చేయవలసి ఉంటుంది. ఏదైనా ప్యాకేజీలో ఒకటి కంటే ఎక్కువ పనులు ఉన్న సందర్భంలో ఈ మొత్తం పనులకు 12 క్యాలెండర్ నెలల కన్నా ఎక్కువ సమయం తీసుకొనరాదు. నమూనా తనిఖీ చేసిన జిల్లాలలో మొత్తం 12 పనులకు[10] 3 నుంచి 6 మాసాల గడువు అదనంగా ఇచ్చారు. ఈ విషయంలో కూడా ప్రభుత్వం బదులివ్వలేదు (2014 మార్చి).

iv. **డిఫెక్ట్ లయబిలిటీ గడువుకు ముందే కాలంతీరిన బీమా పాలసీలు:** కాంట్రాక్టు నిబంధనల[11] ప్రకారం నిర్మాణ పనులనూ, పరికరాలనూ గుత్తేదారులు బీమా చేయించవలసి ఉంటుంది. అయితే, ఆదిలాబాద్ జిల్లాలోని 2, అనంతపురంజిల్లాలోని 4, మెదక్ జిల్లాలోని 5 పనుల విషయంలో డిఫెక్ట్ లయబిలిటీ గడువు, నిర్వహణ గడువు తీరకుండానే (32 నుండి 62 నెలల ముందే) బీమా పాలసీలు ముగిసిపోయాయి. ప్రభుత్వం ఈ విషయం అంగీకరించి, (2014 మార్చి) గుత్తేదారుల నుంచి బీమా పాలసీలు తీసుకుంటామని తెలిపింది.

v. **అదనపు సెక్యూరిటీ డిపాజిట్ తీసుకొనకపోవటం:** మొత్తం పనివిలువలో 5 శాతం వంతున 'అదనపు సెక్యూరిటీ డిపాజిట్ ' రూపంలో వసూలు చేయవలసి ఉండగా, తూర్పు గోదావరి, ఖమ్మం, మెదక్ జిల్లాలలో 2009-12 సంవత్సరాలలో మొత్తం 50 బిల్లులలో ఈ విధంగా వసూలు చేయలేదు. ఈ అదనపు ధరావతును డిఫెక్ట్ లయబిలిటీ గడువు ముగిసిన తర్వాతనే కాంట్రాక్టర్లకు తిరిగి చెల్లించాలి. ఇది వసూలు చేయకపోవటంవలన కాంట్రాక్టర్లు తమ సెక్యూరిటీ డిపాజిట్ను నిర్మాణ పనులు పూర్తయిన మేరకు ముందే తీసేసుకునే వీలు కలుగుతుంది. కాంట్రాక్టర్లు పని మానేసిన సందర్భాలలో ప్రభుత్వం సొమ్ము వసూలు చేసుకునే అవకాశం కోల్పోయే ప్రమాదముంటుంది. మెదక్ జిల్లాలోని ప్రాజెక్టు అమలు సంస్థ పొరపాటున వసూలు చేయలేదనీ, ఖమ్మం జిల్లాలో రికవరీ చేస్తున్నారనీ ప్రభుత్వం తెలిపింది (2014 మార్చి). ఐతే, తూర్పు గోదావరి జిల్లా విషయంలో నిర్దిష్టమైన సమాధానమివ్వలేదు.

vi. **పెర్ఫార్మెన్స్ సెక్యూరిటీ డిపాజిట్ వసూలు చేయకపోవటం:** మెదక్ జిల్లాలో మచ్చుకు తనిఖీ చేసిన ఆరు నిర్మాణ పనులలో[12] ప్రాజెక్టు అమలు సంస్థలు ₹45.38 లక్షల మేర పెర్ఫార్మెన్స్ సెక్యూరిటీ డిపాజిట్[13] వసూలు చేయలేదు. ఇది పొరపాటున జరిగిందని ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి).

vii. **బ్యాంకు గ్యారంటీలను రీవాలిడేషన్ చేయకపోవటం:** తూర్పు గోదావరి, శ్రీకాకుళం, విజయనగరం జిల్లాలలో మొత్తం మూడు పనులలో నిర్మాణాలు, నిర్వహణ గడువు ముగియకముందే బ్యాంకు గ్యారంటీలు కాలదోషం పట్టాయి. వీటి మొత్తం విలువ ₹31.79 లక్షలు[14]. వీటి పునరుద్ధరణ (రీవాలిడేషన్) కోసం

---

[10] కరీంనగర్ జిల్లాలో 1, కృష్ణా జిల్లాలో 1, మహబూబ్నగర్ జిల్లాలో 1, మెదక్ జిల్లాలో 9

[11] స్టాండర్డ్ బిడ్డింగ్ డాక్యుమెంటుకు జతచేసిన నిబంధనలలో 13వ క్లాజు, ఆపరేషన్స్ మాన్యువల్లోని పేరా 9.3.1

[12] పీటీ వేంకటాపూర్ - మునిగడప, తీగుల్ - యూసుఫ్ఖాన్పల్లి, పీడబ్ల్యుడీ రోడ్డు - బంగ్లా వెంకటాపూర్, ముంద్రాయి - మండపల్లి, తిప్పారం వద్ద వంతెన, మాతిండ్ల - ఇబ్రహింపూర్

[13] ఆపరేషన్స్ మాన్యువల్లోని పేరా 8.13, స్టాండర్డ్ బిడ్డింగ్ డాక్యుమెంటుకు జతచేసిన నిబంధనలతో 46వ క్లాజు ప్రకారం

[14] తూర్పు గోదావరి జిల్లా: బోడ్లంక - తుర్రువాడ రోడ్డు పని (₹5.07 లక్షలు), శ్రీకాకుళం జిల్లా: కుసుమపురం - కళింగపట్నం బీటీ రోడ్డు (₹7.63 లక్షలు, ₹1.90 లక్షలు), విజయనగరం జిల్లా: ఎస్డీ రోడ్డు - ఎగువగంజభద్ర బీటీ రోడ్డు (₹3.44 లక్షలు, ₹13.75 లక్షలు)

ప్రాజెక్టు అమలు సంస్థలు చర్యలు తీసుకోలేదు. శ్రీకాకుళం జిల్లాలో ప్రాజెక్టు అమలు సంస్థ ఉత్తర ప్రత్యుత్తరాలు చేస్తున్నదనీ, తూర్పు గోదావరి జిల్లాలో కూడా రీవాలిడేషన్ చేయిస్తారనీ ప్రభుత్వం తెలిపింది (2014 మార్చి). విజయనగరం జిల్లా విషయంలో మాత్రం బదులివ్వలేదు.

2.9 పనుల నిర్వహణ

2.9.1 నిర్మాణ పనుల పరిస్థితి

ఈ పథకం కింద రోడ్డు పనులను కేంద్రం మంజూరు చేసిననాటినుంచి 15 నెలలలోపు పూర్తి చేసుకోవలసి ఉంటుంది. కేంద్ర ప్రభుత్వం 2008-13 నడుమ ఆమోదం తెలిపిన వివిధ రోడ్డు పనుల పురోగతి వివరాలు పట్టిక 2.2 లో ఉన్నాయి.

పట్టిక 2.2

సంవత్సరం	పనుల వివరాలు	పనుల సంఖ్య				పనుల పరిస్థితి				2013 మార్చి నాటికి వ్యయం (₹ కోట్లలో)	
		కేంద్రం ఆమోదించినవి	అవార్డు చేసినవి	అవార్డు చేయనివి	రద్దుకు ప్రతిపాదించినవి	పూర్తయినవి	జాప్యంతో పూర్తి చేసినవి	జాప్యం (నెలల్లో)	పురోగతిలో ఉన్నవి	పూర్తయిన పనులు	పురోగతిలో ఉన్నవి
8వ దశ (2008-09)	రోడ్లు	431	420	3	8	397	47 (12%)	1-68	23	471.54	11.48
9వ దశ (2010-11)	వంతెనలు	298	262	27	9	149	2 (1%)	1-50	113	50.41	82.78
	రోడ్లు	187	186	0	1	143	0	0	43	92.87	19.72
10వ దశ (2012-13)	రోడ్లు	266	233	33	0	0	0	0	233	0	0
	రోడ్లు	188	0	188	0	0	0	0	0	0	0
మొత్తం		**1370**	**1101**	**251**	**18**	**689**	**49**	**1-68**	**412**	**614.82**	**113.98**

మూలం: ఈఎన్సీ ఇచ్చిన సమాచారం

అవార్డు చేసిన 1,101 పనులలో 689 పనులు (63 శాతం) పూర్తవగా, 49 పనులలో ఒకటి నుంచి 68 నెలల జాప్యం చోటుచేసుకుంది.

అటవీ శాఖ అనుమతులు రాకపోవటం, తీవ్రవాదులతో సమస్యలు, రేట్లు, ఎలైన్మెంట్లు మారిన మీదట సవరించిన పాలనా అనుమతులు రాకపోవటం వలన 2008-13లో మంజూరైన కొన్ని పనులు అవార్డు చేయలేదనీ పనులలో జాప్యానికీ ఇవే కారణాలనీ ఈఎన్సీ బదులిచ్చారు (2013 మే).

ఈఎన్సీ రికార్డులలో నమూనా తనిఖీకి ఎంపిక చేసిన 131 పనులకుగాను 96 పనులను ఆరంభించగా 35 పనులను 2013 మార్చి నాటికీ చేపట్టలేదు. ప్రారంభించిన ఈ 96 పనులలో 70 పనులు గడువులోగా పూర్తవగా, ఆరు పనులు మాత్రం 4-10 నెలల జాప్యంతో పూర్తయ్యాయి. రెండు పనులను రద్దు చేయగా, 18 పనులు 2013 జూన్ నాటికి కొనసాగుతున్నాయి. ఆడిట్ గమనించిన ఈ విషయాలను ప్రభుత్వం అంగీకరించింది (2014 మార్చి).

ఈ 35 పనులను ఆమోదించినా, ఇంకా పనులు చేపట్టలేదని ప్రభుత్వం పేర్కొన్నది (2013 మార్చి). అయితే, వీటిలో నాలుగు పనులు పూర్తయ్యాయనీ, 12 పనులు పురోగతిలో ఉన్నాయనీ ఆడిట్ పరిశీలనలో తెలిసినందున ప్రభుత్వం ఇచ్చిన సమాచారం సరైందికాదు. డిజైన్లు ఖరారు కాకపోవటం, అటవీ శాఖ అనుమతులు రాకపోవటం

వంటి కారణాలవలన మిగతా 19 పనులు[15] ఆరంభంకాలేదు. నమూనా తనిఖీ కోసం ఎంపిక చేసిన పనుల వివరాలు ***అనుబంధం-2.1***లో ఉన్నాయి.

మచ్చుకు తనిఖీ చేసిన పనుల విషయంలో ఆడిట్ గమనించినవి ఈ కింది పేరాలలో వివరించటం జరిగింది.

2.9.2 పూర్తి కనెక్టివిటీ (అనుసంధానం) లేకుండానే చేపట్టిన పనులు

లక్షిత గ్రామాలకు అన్ని ఋతువుల రహదారులు కల్పించేక్రమంలో ప్రాజెక్టు అమలు సంస్థలు ఆమార్గంలో అవసరమయ్యే గట్లు, డ్రైనేజీ, కాజ్‌వే, కల్వర్టులు, వంతెనలు మొదలైనవి గుర్తించి సమకూర్చాలని మార్గదర్శకాలలో[16] నిర్దేశించారు. మచ్చుకు కొన్ని పనుల రికార్డులను పరిశీలించి, పనుల ప్రత్యక్ష తనిఖీ కూడా చేసిన మీదట కొన్ని రోడ్ల నిర్మాణం పూర్తయినాగానీ కాజ్‌వేలు, కల్వర్టులు, వంతెనలు, పూర్తినిడివి రోడ్లు డీపీఆర్‌లో సూచించినట్లు పూర్తి చేయకపోవటంవలన కొన్ని గ్రామాలకు రవాణా వసతి ఒనగూరలేదని తెలిసింది. ఆవిధంగా గ్రామాలకు అన్ని ఋతువుల రోడ్డు అనుసంధానం పాక్షికంగానే నెరవేరింది. నమూనా తనిఖీలో బయటపడిన ముఖ్యవిషయాలు ఈ క్రింది విధంగా ఉన్నాయి:

2.9.2.1 వంతెనలు నిర్మించకపోవటం

i. ఆదిలాబాద్ జిల్లాలో *వెంకటాపూర్ నుంచి ముల్లగూడ* రోడ్డుపనిని తొమ్మిది గ్రామాలను కలిపే ఉద్దేశంతో ఆరంభించి, ₹5.47 కోట్ల ఖర్చుతో 2011 ఏప్రిల్‌లో పూర్తి చేశారు. ***రాంపూర్ నుంచి దిగ్గ*** వరకు మరొక రోడ్డు పనిని ₹2.07 కోట్ల వ్యయంతో 2010 ఆగస్టులో పూర్తి చేశారు. అయితే, ఎర్రవాగుపై వంతెనను విడిగా చేపట్టారు. దీని వలన గిరివల్లి, కరిగి, రాంపూరు గ్రామాలకు (మొదటి పర్కుకు సంబంధించినవి) అలాగే దిగ్గ గ్రామానికీ (రెండవ పర్కుకు సంబంధించినది) అనుసంధానం ఏర్పడుతుంది. ఎర్రవాగుపై ఈ వంతెన 2013 జూన్ నాటికీ పూర్తవలేదు. ఫలితంగా ఈ గ్రామాలకు రవాణా వసతి సమకూరలేదు. ఈ వంతెన కోసం డిజైన్ల రూపకల్పన జరుగుతున్నదని ప్రభుత్వం సమాధానమిచ్చింది (2014 మార్చి).

ii. తూర్పు గోదావరి జిల్లా పి.గన్నవరం మండలంలో ***T02 49.700 కి.మీ. నుంచి ఉడుముడిలంక*** వరకు రోడ్డు పనులు 2009 ఆగస్టులో ప్రారంభించారు. ఉడుముడిలంక, జి.పెదపూడి లంక గ్రామాలకు దీనివలన ప్రయోజనం కలుగుతుంది. నిర్మాణ పనులను ₹1.25 కోట్ల ఖర్చుతో 2010 మార్చిలో పూర్తిచేశారు. నదిమీద వంతెన నిర్మించకపోవటంవలన 1.237 కి.మీ. నుంచి 1.335 కి.మీ. వరకూ అనుసంధానం ఏర్పడలేదని ఉమ్మడి తనిఖీలో ఆడిట్ గమనించింది. ప్రజలు ఈ నదిని కాలినడకన దాటవలసి ఉంటుంది. అదికూడా వాతావరణం అనుకూలించినప్పుడే వీలవుతుంది. ఇక్కడ వంతెన 2010 సెప్టెంబరులో మంజూరయిందనీ, టెండర్ల దశలో ఉన్నదనీ ప్రభుత్వం తెలిపింది (2014 మార్చి).

2.9.2.2 పూర్తి నిడివి రోడ్డు వేయకపోవటం

i. కృష్ణా జిల్లాలో *గరిసేపూడి నుంచి చినగొల్లపాలెం* రోడ్డు పనిని 2009 ఫిబ్రవరిలో ఆరంభించి 2011 ఫిబ్రవరిలో పూర్తిచేశారు. దీని ఖర్చు ₹3.51 కోట్లు. లక్షిత ఆరు గ్రామాలకుగాను ఐదింటికి మాత్రమే రోడ్డు వసతి కలిగినట్లు ప్రత్యక్ష పరిశీలనలో తెలిసింది. మిగతా గ్రామాలు (ఏటి పవర్/ఏటి మొండి పల్లి పాలెం) 9.16 కి.మీ. ఆవల ఉన్నాయి. ఇక్కడ 6.00 కి.మీ. నుంచి 9.16 కి.మీ. వరకూ రోడ్డు వేసినాగానీ ఇది సాగర తీరంలో ఉన్నదితప్ప ఏగ్రామాన్నీ కలపటం లేదు. ఆవిధంగా లక్షిత గ్రామానికి రోడ్డు వసతి కలుగలేదు. ప్రభుత్వం ఈ విషయాలను అంగీకరించి ఈ ప్రాంతంలో రోడ్డును స్థానిక గ్రాంటుతో పూర్తి చేయిస్తామని తెలిపింది (2014 మార్చి).

---

[15] రద్దయినవి 5, అవార్డు కానివి 12, మంజూరవనిది 1, అవార్డు అయినా మొదలు కానిది 1

[16] మార్గదర్శకాలలోని పేరా 8.5 (v)

ii. ఖమ్మం జిల్లాలో ***ఆర్ అండ్ బీ రోడ్డు నుండి దబ్బనూతల*** వరకు బీటీ రోడ్డు పనిని 2010 సెప్టెంబరులో చేపట్టారు. ఇది కొత్తూరుకు రోడ్డు వసతి కల్పిస్తుంది. ఈ నిర్మాణం ₹1.93 కోట్ల ఖర్చుతో 2013 మార్చి నెలలో పూర్తిచేశారు. ఈ రోడ్డును 8 కి.మీ. వరకూ వేసినాగానీ ప్రతిపాదిత గ్రామానికి ఇది 400-500 మీటర్ల దూరంలో ఉన్నట్టు ఆడిట్ ప్రత్యక్ష పరిశీలనలో గమనించింది. గ్రామంవరకూ రోడ్డును కలిపే పని స్థానిక నిధులతో చేపడతారని ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి).

2.9.3 నిర్మాణ పనులలో లోపాలు

నమూనా తనిఖీలో రికార్డుల పరిశీలనతోపాటు నిర్మాణాల ప్రత్యక్ష తనిఖీ కూడా చేపట్టి ఆడిట్ పలు విషయాలను గుర్తించింది. అనుభవలేమి వల్ల కొన్ని పనులు అర్ధంతరంగా ఆగిపోవటం, డిజైన్లను అనుసరించకపోవటం, నిర్మాణంలో నాణ్యత లోపించటం, లక్షిత గ్రామాలను కలపకపోవటం మొదలైనవి వీటిలో కొన్ని. ముఖ్యమైన ఆడిట్ పరిశీలనలు ఈ కింది విధంగా ఉన్నాయి:

2.9.3.1 ఎగువ గంజబద్రను కలిపే బీటీ రోడ్డు (విజయనగరం జిల్లా)

విజయనగరం జిల్లా, సాలూరు మండలంలోని ఎస్‌డీ రోడ్డు 19.000 కి.మీ. నుంచి ఎగువ గంజబద్ర బీటీ రోడ్డు పనులను ₹6.87 కోట్ల కాంట్రాక్టు విలువకు 2010 జూలై నెలలో చేపట్టారు. ఇది కోటియా, సొంపిగం, కొత్తవూరు, పులివల్స, ఎగువసొంబి గ్రామాలను కలుపుతుంది.

i. **కాంట్రాక్టరు పని పూర్తిచేయకపోవటం:** ఈ రోడ్డు నిర్మాణంలో మైదాన భూమి, కొండప్రాంతం (5.200 కి.మీ. నుంచి 10.500 కి.మీ. వరకు) ఇమిడి ఉన్నాయి. కొండప్రాంతంలో పనులు చేపట్టిన అనుభవం కలిగి ఉండాలన్న నిబంధన పెట్టలేదు. కాంట్రాక్టరు ₹6.39 కోట్ల విలువ కలిగిన పనులు పూర్తిచేసిన తరువాత 2011 నవంబరులో కొండ ప్రాంతంలో పనులు ఆపేశారు. ఈ పనిని 2013 మార్చి నెలలో రద్దు చేశారు. మిగిలిపోయిన పనులలో (అంచనాల ప్రకారం ₹1.51 కోట్లు) 10.800 కి.మీ. నుంచి 14.200 కి.మీ. వరకూ పేవ్‌మెంట్ నిర్మాణం, 5.400 కి.మీ. నుంచి 14.200 కి.మీ. వరకూ షోల్డర్లు, 6.200 కి.మీ. నుంచి 14.200 కి.మీ. వరకూ సీడీ పనులు ఉన్నాయి. పనులు మధ్యలో ఆపేసిన కాంట్రాక్టరు మీద చర్యలు తీసుకుంటున్నామనీ, టెండర్లు పిలిచి మిగతా పనులు పూర్తిచేయిస్తామనీ ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి).

ii. **లోపభూయిష్టమైన నిర్మాణం:** సీసీ పేవ్‌మెంట్ల నిర్మాణంకోసం ₹1.73 కోట్లు ఖర్చుచేసినా, కంకర షోల్డర్లు నిర్మించకపోవటం వలన రోడ్డు కోతకు గురయ్యింది. ఈ రోడ్డును ఉపయోగించటం ప్రమాదకరమని తెలిపేహెచ్చరిక బోర్డులు కూడా కొన్ని చోట్ల పెట్టారు. అంతేకాకుండా, మలుపుల దగ్గర వాహనాల రాకపోకలు సులువుగా సాగేందుకు వీలుగా రోడ్డు వెడల్పును పెంచలేదు. ఈ లోపాలను సరిచేయిస్తామని ప్రభుత్వం తెలిపింది (2014 మార్చి).

iii. **లోపాలు సరిదిద్దకుండా కాంట్రాక్టు రద్దు చేయటం:** రోడ్డు నాణ్యతను 2013 జనవరిలో పరీక్షించి చూసిన నేషనల్ క్వాలిటీ మానిటర్స్ అసంతృప్తి వ్యక్తం చేశారు. సబ్ గ్రేడ్, సబ్ బేస్, డబ్ల్యూబీఎమ్, సీడీలు నాసిరకం అనీ, బీటీ హెచ్చుతగ్గులుగా ఉన్నదనీ చెబుతూ వీటిని మళ్ళీవేయాల్సి ఉంటుందని సూచించారు. ప్రభుత్వం దిద్దుబాటు చర్యలు చేపట్టకుండా 2013 మార్చిలో కాంట్రాక్టును రద్దు చేసింది. దిద్దుబాటు చర్యలు కాంట్రాక్టరు ఖర్చుపై చేపడుతున్నారని ప్రభుత్వం ఆడిట్‌కు తెలిపింది (2014 మార్చి).

iv. **అనుమతి పొందకుండా పేలుడుపనులు చేపట్టటం :** కొండప్రాంతాలలో తవ్వకాలకు ₹66.47 లక్షలు చెల్లించారు. పేలుడు సామగ్రి ఉపయోగించి చైనేజీ 3.000 కి.మీ. నుంచి 3.100 కి.మీ. వరకూ చేపట్టిన పేలుళ్ళకు అనుమతి పొందలేదు. వీటికి అనుమతి అవసరమని తెలియలేదనీ, ఇటువంటివి ఇకముందు జరగకుండా జాగ్రత్త వహిస్తామని ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి).

v. **లక్షిత గ్రామాలను కలపకపోవటం :** డీపీఆర్‌కు జతచేసిన నివేదికలో ఈ రోడ్డు ఐదు గ్రామాలను కలుపుతుందని ప్రతిపాదించినప్పటికీ, వాస్తవానికి రోడ్డు నేరెళ్ళవలస, ధూళిభద్ర, సారిక అనే మూడు ఇతర గ్రామాల గుండావెళ్ళి ఎగువసాంబి అనే ఒకే ఒక్క లక్షిత గ్రామాన్ని చేరుతోంది. ఆవిధంగా మిగతా లక్షిత గ్రామాలకు రోడ్డు వసతి కలగలేదు. ఈ రోడ్డుకు అనుబంధంగా నిర్మించిన దారులద్వారా కోటియ తప్ప మిగిలిన గ్రామాలకు రహదారులు అమిరినట్టు ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి). ఆయితే, ఆడిట్ అధికారులు 2014 ఏప్రిల్‌లో స్థలపరిశీలన చేయగా ఒక కచ్చారోడ్డు మాత్రమే వేసినట్టు తెలిసింది. కాబట్టి ఈ సమాధానం సరికాదు.

2.9.3.2 కళింగపట్నంకు రోడ్డు (శ్రీకాకుళం జిల్లా)

శ్రీకాకుళం జిల్లా కవిటి మండలంలో ఈ రోడ్డు పనిని ₹3.79 కోట్ల కాంట్రాక్టు విలువకు 2010 జూలైలో అప్పగించారు. రికార్డుల పరిశీలన, ప్రత్యక్ష తనిఖీ చేయగా ఈ కింది విషయాలు తెలిశాయి :

i. **డిజైన్ల ఖరారులో జాప్యం :** ఈ నిర్మాణ పనికి 2009 ఫిబ్రవరిలో ఆమోదం లభించింది. వంతెన నిర్మాణానికి డిజైను 2011 ఏప్రిల్‌లో మాత్రమే ఖరారయింది (దీని పొడవు 125.75 మీటర్లు, ఆరు వెంట్లు 16.5 మీటర్లవి పైల్ పునాదులతో). డిజైన్లు ఖరారు కాకుండానే డీపీఆర్‌ను సైతం ఆమోదించారు. ఇది సరైన విధానం కాదు. వీటికి సంబంధించి 2011 ఏప్రిల్‌లో ఆమోదించిన డిజైన్లను మార్చటంవలన ఇది జాప్యానికి దారితీసిందని ప్రభుత్వం తెలిపింది (2014 మార్చి).

ii. **పనులు పూర్తిచేయకపోవటం:** కాంట్రాక్టరు ₹3.58 కోట్ల విలువైన పనులు పూర్తిచేసిన తర్వాత 2011 డిసెంబరులో మిగతా పనులు ఆపేశారు. ఇందుకు కారణాలను పేర్కొన లేదు. పనిని 2012 డిసెంబరులో రద్దుచేశారు. ఆవిధంగా వంతెన నిర్మాణం పూర్తికాకపోవటంవలన పక్కన చిత్రంలో చూపినట్టు లక్షిత గ్రామానికి రహదారి సౌకర్యం ఏర్పడ లేదు. సవరించిన పాలనాపరమైన మంజూరు వచ్చిన తరువాత మిగతా నిర్మాణం పూర్తి చేయిస్తామని ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి).

iii. **పనులు పూర్తి చేయకపోయినా, ధరల సర్దుబాటు చెల్లింపు:** పనులను ఒప్పందపు గడువులోపునగానీ, పొడిగించిన గడువులోపునగానీ పూర్తి చేసిన సందర్భాలలో మాత్రమే ధరల సర్దుబాటు మొత్తం చెల్లించవచ్చు[17]. పని అసలు పూర్తికాకపోయినాగానీ, ఈ నియమాన్ని అతిక్రమించి సిమెంటు, ఇనుము ధరల సర్దుబాటు రూపేణా ₹34.70 లక్షలు చెల్లించారు (2011 ఆగస్టు-డిసెంబరు). ఈ మొత్తాన్ని కాంట్రాక్టరు నుంచి వసూలు చేస్తామని ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి).

---

[17] జీఓఎమ్ఎస్.నెం.94, తేదీ 16 ఏప్రిల్ 2008, టీ.ఆర్ అండ్ బీ (టీ1) శాఖ ప్రకారం

iv. **జరిమానా వసూలు చేయకపోవటం:** కాంట్రాక్టరుకు గడువు పొడిగించిన సందర్భంలో ₹19.25 లక్షలు జరిమానా విధించారు (2012 నవంబరు). అయితే, 2012 డిసెంబరులో ఒప్పందం రద్దు చేసుకున్నారు గానీ ఈ జరిమానా మొత్తాన్ని వసూలు చేయలేదు (2013 మే). కాంట్రాక్టరు నుంచి జరిమానా వసూలు చేస్తామని ప్రభుత్వం తెలిపింది (2014 మార్చి).

2.9.3.3 బ్రహ్మసమేధ్యం, చిర్రయానాంల రోడ్డుకు రివెట్‌మెంట్ చేయకపోవటం (తూర్పు గోదావరి జిల్లా)

తూర్పు గోదావరి జిల్లా కాట్రేనికోన మండలంలో ఈ రోడ్డు నిర్మాణం 2009 నవంబరులో చేపట్టి ₹4.25 కోట్ల ఖర్చుతో 2012 మార్చిలో పూర్తి చేశారు. ఈ రోడ్డు సముద్రపు ఉప్పునీటి కయ్యలగుండా వెడుతుండటం వలన సముద్రపు అలలతాకిడికి, ఆటుపోట్లకు రోడ్డు వాలుభాగం కోతకు గురికావచ్చునీ ఏక్షణంలోనైనా రోడ్డు కొట్టుకు పోయే ప్రమాదమున్నదనీ, దీనికి రివెట్‌మెంట్ చేయటం అవసరమనీ నేషనల్ క్వాలిటీ మానిటర్స్ 2010 నవంబరులోనే హెచ్చరించారు. అయితే ప్రమాదభరితంగా తయారైన పలుచోట్ల రివెట్‌మెంట్ పనులు చేపట్టకుండానే వదిలేసిన విషయం ఆడిట్ అధికారులు, సంబంధిత శాఖాధికారులు కలసి చేసిన స్థల పరిశీలనలో (2013 మే) వెల్లడైంది. దీనివలన, పై ఛాయాచిత్రంలో కనిపిస్తున్నట్టు, రోడ్డు వాలు భాగం ఒరిపిడికి గురి కావచ్చును. ఇతర నిధులను వెచ్చించి, రోడ్డు పరిరక్షణకు అవసరమైన పనులు చేపట్టే ప్రయత్నంలో ఉన్నామని ప్రభుత్వం సమాధానమిచ్చింది (2014 మార్చి).

2.9.3.4 కాళేశ్వరం నుంచి పాలుగుల రోడ్డుపై సింగిల్ మెటల్ లేయర్ (కరీంనగర్ జిల్లా)

కరీంనగర్ జిల్లా, మహదేవపూర్ మండలంలో రోడ్డు నిర్మాణ పనులను ₹2.50 కోట్ల కాంట్రాక్టు విలువకు 2009 సెప్టెంబరులో చేపట్టారు. పుష్కపల్లి, పాలుగుల, కుంట్లం, మద్దులపల్లి గ్రామాలకు దీనివలన ప్రయోజనం చేకూరుతుంది. దీనిని ₹3.16 కోట్ల వ్యయంతో 2010 సెప్టెంబరులో పూర్తిచేశారు. డబ్ల్యూబీఎమ్ గ్రేడ్-II మెటల్, డబ్ల్యూబీఎమ్ గ్రేడ్-III మెటల్ వేసిన తర్వాత బిటుమినస్ పనులు చేపట్టాలని ఆపరేషన్స్ మాన్యువల్‌లో నిర్దేశించారు. అయితే, ఇక్కడ గ్రేడ్ II మెటల్ లేయర్ (కంకర పొర) వేయకుండానే సింగిల్ మెటల్ లేయర్ (డబ్ల్యూబీఎమ్ గ్రేడ్ III మెటల్) మీదనే బిటుమినస్ పనులు చేపట్టారు. ఎస్‌టీఏ ఆమోదించిన డీపీఆర్ ప్రకారమే పనులు నిర్వహించినట్టు ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి). అయితే, ఇక్కడ అనుసరించిన విధానం ఆపరేషన్స్ మాన్యువల్‌కు విరుద్ధమన్నది మాత్రం వాస్తవం.

2.9.3.5 మట్టి రోడ్డుమీద డ్యాం నిర్మాణం (ముంద్రాయి-మండపల్లి బీటీ రోడ్డు - మెదక్ జిల్లా)

ముంద్రాయి, మండపల్లి టేకులపల్లి గ్రామాలకు రవాణా వెసులుబాటు కల్పించేందుకు ఈ నిర్మాణ పనులను ₹2.05 కోట్ల కాంట్రాక్టు విలువతో 2009 ఆగస్టులో చేపట్టారు. దీనిని ₹2.61 కోట్ల ఖర్చుతో 2010 ఆగస్టులో పూర్తి చేశారు. ఐతే, రోడ్డు పరిధికి ఆవల *మండపల్లి నుంచి రాజీవ్ రహదారి వరకు (వయా గుండ్ల చెరు గ్రామం)* ఉన్న మట్టి రోడ్డు మీద 1.000 కి.మీ. దగ్గర 15 తూములతో కూడిన డ్యాం నిర్మించారు. దీనికి 900 ఎమ్ఎమ్ వ్యాసం కలిగిన ఆర్‌సీసీ తూములు వాడారు. దీనిపై వ్యయం ₹37.64 లక్షలు అయింది. మట్టి రోడ్డును అన్ని ఋతువులకు అనువైన రోడ్డుగా మెరుగుపరిచేపని రాష్ట్రం ఖర్చుపై చేపడతామని ప్రభుత్వం తెలిపింది (2014 మార్చి).

2.9.3.6 గ్రామాలను కలపని రహదారి (రవీందర్‌నగర్ రోడ్డు - ఆదిలాబాద్ జిల్లా)

రవీందర్‌నగర్, నాగపూర్ గ్రామాలను కలిపేందుకు ఉద్దేశించిన ఈ నిర్మాణాన్ని 2008-09లో చేపట్టారు. ఇది ₹1.47 కోట్ల ఖర్చుతో 2010 జూలైలో పూర్తయింది. గ్రామం మొగదలలో నిర్మించిన ఒక కల్వర్టు 2010లో వరదలకు కొట్టుకుపోయింది. ఇది ఇప్పటికీ (2013 మే) పున్నర్మించకపోవటంతో లక్షిత గ్రామాలకు రోడ్డు వసతి సమకూరలేదు. అంతేకాక, 5.150 కి.మీ. దగ్గర వంతెనను 2013 మే నాటికి నిర్మించలేదు. పాడయిన కల్వర్టు సరిచేయమని కాంట్రాక్టరుకు నోటీసు ఇచ్చామనీ వంతెన నిర్మాణం కోసం సవరించిన పాలనాపరమైన మంజూరు జారీ చేశామని ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి).

2.9.4 కార్యక్రమం మార్గదర్శకాలు, నిబంధనలను అనుసరించకపోవటం

2.9.4.1 సైడు డ్రైన్లను నిర్మించకపోవటం

గ్రామాల గుండా రోడ్లు నిర్మించే సందర్భాలలో దారికి ఇరువైపుల నీళ్ళు పారేందుకు తగిన డ్రైన్లు ఉండే విధంగా శ్రద్ధవహించాలని పీఎమ్‌జీఎస్‌వై ఆపరేషన్స్ మాన్యువల్‌లో స్పష్టం చేశారు. మెదక్ జిల్లాలో రోడ్డు నిర్మాణాలను ప్రత్యక్షంగా పరిశీలించినపుడు రెండు నిర్మాణాల విషయంలో ఈ విధమైన ఏర్పాట్లు చేయలేదని తెలిసింది. అవి ***పీడబ్ల్యూడీ రోడ్డు నుంచి గోప్యతండా*** వరకు, అలాగే ***ఆళ్ళదుర్గ మెటల్‌కుంట పీడబ్ల్యూడీ రోడ్డు నుంచి ముస్లాపూర్ వయా బైరాన్‌దిబ్బ***. అక్కడ వాటి అవసరం లేకపోవటంతో సైడు డ్రైన్లను నిర్మించలేదని ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి). అయితే ఈ విధమైన ఏర్పాటు చేయాలని పథకం మార్గదర్శకాలలో నిర్దేశించారు. అదీగాక, సైడు డ్రైన్లవల్ల నీళ్ళు ఇళ్ళలోకి ప్రవహించకుండా నిరోధించవచ్చు.

2.9.4.2 గ్రామీణ రోడ్డు నిర్మాణంలో సాంకేతిక పరిజ్ఞానం వినియోగం

గ్రామీణ రోడ్ల నిర్మాణానికి అనువైన సామగ్రి, సాంకేతిక పరిజ్ఞానం[18] వివరాలను ఐఆర్‌సీ ఆమోదించిన విధంగా ఎన్ఆర్ఆర్‌డీఏ ఒక జాబితా రూపొందించి దానిని 2009 సెప్టెంబరులో ఏపీఎస్ఆర్ఆర్‌డీఏకి అందచేసింది. ఆవివరాలను ప్రాజెక్టు అమలు సంస్థలన్నింటికీ తెలియచేయాలనీ, కనీసం 2-3 శాతం రోడ్లను ఈ సామగ్రితోనూ, సాంకేతికపరిజ్ఞానంతోనూ నిర్మించే విధంగా ప్రాజెక్టు ప్రతిపాదనలు రూపొందించాలనీ ఆదేశించింది. ఐతే, ఏపీఎస్ఆర్ఆర్‌డీఏ ఈ ఆదేశాలను పాటించలేదు. అందుకు కారణాలను వివరించనూలేదు. ఆదిలాబాద్ జిల్లాలో ఆరు నిర్మాణ పనులు కొత్త సాంకేతికతతో చేపడుతున్నామనీ, అవి టెండరు దశలో ఉన్నాయనీ ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి).

2.10 నాణ్యతా నియంత్రణ

పీఎమ్‌జీఎస్‌వై పథకంలో మూడంచెల నాణ్యతా నియంత్రణ వ్యవస్థను ఏర్పరిచారు. ప్రాజెక్టు అమలు సంస్థలు, స్టేట్ క్వాలిటీ మానిటర్ (ఎస్‌క్యూఎమ్) మొదటి రెండు అంచెలలో ఉంటారు. నిర్మాణాలలో ఉపయోగించిన సామగ్రి, పనివారి నైపుణ్యం నిర్దేశిత ప్రమాణాలకు తగినట్టు ఉన్నాయనీ, అవసరమైన అన్ని పరీక్షలూ సకాలంలో జరిపించి తగిన స్థాయి వ్యక్తులు, అధికారులు పర్యవేక్షిస్తున్నారనీ నిర్ధారించుకోవాలి. ఇక మూడవ అంచెలో ఎన్ఆర్ఆర్‌డీఏ సంస్థ రోడ్లను యాదృచ్ఛికంగా పరీక్షించటం కోసం నేషనల్ క్వాలిటీ మానిటర్స్‌ను నియోగించాలి. ప్రతి రోడ్డు పనినీ కనీసం మూడుసార్లు పరిశీలించే విధంగా ఈ తనిఖీలు నిర్వహించాలి.

---

[18] ఆర్‌బీఐ గ్రేడ్ 81 - సాయిల్ స్టెబిలైజర్, రెక్రాన్ 3 ఎస్ డోసియర్, జైకోసాయిల్ టీఎమ్ నానో టెక్నాలజీ, రెనోలిత్ బేస్డ్ టెక్నాలజీ, జూట్ జియో టెక్స్‌టైల్స్, వాకర్ బీఎస్ డ్రై సాయిల్, ఇంపీరియల్ స్మెల్టింగ్ ఫర్నేస్ (ఐఎస్ఎఫ్) స్లాగ్, సాయిల్ ఫిక్స్ - బౌండ్ పేవ్‌మెంట్ స్టెబిలైజర్, మెటలర్జికల్ స్లాగ్ (వేల్జ్ కిల్న్ స్లాగ్), కాపర్ స్లాగ్, మొదలైనవి

నాణ్యతా నియంత్రణ మొదటి అంచెలో జరిగిన పర్యవేక్షణ వివరాలుకానీ, ప్రాజెక్టు అమలు సంస్థలు నిర్వహించిన పరీక్షల తాలూకు నెలవారీ నివేదికలుకానీ, స్టేట్ క్వాలిటీ కోఆర్డినేటర్ తెప్పించుకున్న నివేదికలుగానీ ఆడిట్ పరిశీలనకు అందచేయలేదు. ఈ విషయంలో అన్ని రికార్డులూ నిర్వహించాల్సిందిగా ప్రాజెక్టు అమలు సంస్థలకు ఆదేశాలు పంపినట్లు ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి).

నమూనా తనిఖీ చేసిన యూనిట్లలో రెండవ, మూడవ అంచెల నాణ్యతా నియంత్రణ వ్యవస్థ పనితీరును పరిశీలించగా ఈ కింది విషయాలు తెలిశాయి.

i. **ఫిర్యాదుల రిజిస్టరు నిర్వహించకపోవటం:** ప్రజలనుంచికానీ, కేంద్ర ప్రభుత్వం/ఎన్ఆర్ఆర్డీఏ ద్వారాకానీ వచ్చిన ఫిర్యాదుల నమోదుకు స్టేట్ క్వాలిటీ మానిటర్స్ తగిన రిజిస్టర్లను పెట్టలేదు. ఫిర్యాదుల రిజిస్టరు ఇకమీదట నిర్వహిస్తారని ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి).

ii. **ప్రాజెక్టు అమలు సంస్థల నుంచే స్టేట్ క్వాలిటీ మానిటర్స్‌ను నియోగించటం:** మార్గదర్శకాలకు విరుద్ధంగా, రాష్ట్ర ప్రభుత్వం స్టేట్ క్వాలిటీ మానిటర్స్‌ను ప్రాజెక్టు అమలు సంస్థలనుంచే నియోగించింది. స్వతంత్ర ప్రతిపత్తిగల నాణ్యతా నియంత్రణ వ్యవస్థను ఏర్పరచిన ప్రయోజనం దీనివలన నెరవేరలేదు. అయితే, 2013 జులై నుంచి పొరుగు సేవలద్వారా నియమించిన క్వాలిటీ మానిటర్స్‌తో తనిఖీలు చేయిస్తున్నామని ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి).

iii. **ఎన్క్యూఎమ్ తనిఖీల మీద ఏటీఆర్‌లను అందచేయకపోవటం:** నేషనల్ క్వాలిటీ మానిటర్లు ఏదైనా నిర్మాణాన్ని పరీక్షించి అసంతృప్తికరంగా ఉన్నట్లు పేర్కొన్న సందర్భాలలో ఆ నిర్మాణానికి ఉపయోగించిన సామగ్రినీ, పనివారినీ సరిచేసి నిర్మాణం సంతృప్తికరంగా వచ్చేవిధంగా రాష్ట్ర ప్రభుత్వం చర్య తీసుకోవాలి. అయితే, నేషనల్ క్వాలిటీ మానిటర్స్ తనిఖీలపై 2011 ఏప్రిల్ నుంచి 2013 ఏప్రిల్ మధ్యన 108 యాక్షన్ టేకెన్ రిపోర్టులు (ఏటీఆర్‌లు) పంపవలసి ఉండగా రాష్ట్ర ప్రభుత్వం 2013 జులై నాటికి 84 ఏటీఆర్‌లు మాత్రమే పంపించింది. ఇప్పటికి 94 ఏటీఆర్‌లు పంపామనీ, మిగతావి కూడా త్వరలో పంపుతామనీ ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి).

iv. **తగినంతగా లేని తనిఖీలు:** స్టేట్ క్వాలిటీ మానిటర్స్ 2007 మార్చి నుంచి 2013 మార్చి మధ్యన 788 పనులను తనిఖీ చేశారు. ప్రతి నిర్మాణాన్నీ మూడుసార్లు తనిఖీ చేయవలసి ఉండగా, వీటిలో 650 పనులను ఒకేసారి, 120 పనులను రెండేసిసార్లు, 18 పనులను మాత్రం రెండు సార్లకు మించి తనిఖీ చేశారు. సిబ్బంది కొరతవలన తనిఖీలు నిర్వహించలేదని ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి).

2.11 నిర్వహణ

పీఎమ్‌జీఎస్‌వై పథకం కింద నిర్మించిన రోడ్ల నిర్వహణ బాధ్యత ఐదు సంవత్సరాల వరకూ ఆ కాంట్రాక్టర్లే వహించాలని మార్గదర్శకాలలో పేర్కొన్నారు. ఇందుకు అవసరమైన నిధులను రాష్ట్ర ప్రభుత్వం తన సొంత వనరుల నుంచి సమకూర్చుకొని వాటిని ఏపీఎస్ఆర్ఆర్డీఏ అధీనంలో విడిగా ఒక ప్రత్యేక ఖాతాలో జమచేయాలి.

బీటీ రోడ్ల పునరుద్ధరణకు, సాధారణ మరమ్మతులకు ₹1,104.10 కోట్లు కావాలని అభ్యర్థనలు రాగా దాంట్లో రాష్ట్ర ప్రభుత్వం 2013 జూన్ నాటికి ₹99.86 కోట్లు మాత్రమే విడుదల చేసినట్టు ఆడిట్ పరిశీలనలో తెలిసింది. అంతేకాకుండా ఈ కార్యక్రమం ఆరంభించినది మొదలు ఏపీఎస్ఆర్ఆర్డీఏ కేవలం ₹35.36 కోట్లు మాత్రమే వినియోగించుకుంది. ఆవిధంగా నిధులు విడుదల చేయకపోవటం, ఖర్చు చేయకపోవటం కారణంగా

₹3,871.67 కోట్ల వ్యయంతో నిర్మితమైన రోడ్ల నిర్వహణ సరిగాలేక అవి మరింత శిథిలమై ప్రజలకు ప్రమాదకరంగా పరిణమిస్తున్నాయి. రోడ్ల నిర్వహణ విషయంలో లక్ష్యసాధన దిశగా చర్యలు తీసుకుంటున్నామని ప్రభుత్వం తెలిపింది (2014 మార్చి).

నమూనా తనిఖీ చేసిన జిల్లాలలో రోడ్లను ప్రత్యక్షంగా పరిశీలించగా రోడ్ల నిర్వహణ సరిగాలేకపోవటం, పలు రోడ్లు దెబ్బతినటం, బిటుమినస్ పూత కొట్టుకుపోవటం, రోడ్డు షోల్డర్ల మరమ్మతులు చేయకపోవటం వంటివి ఆడిట్ దృష్టికి వచ్చాయి. అందుకు కొన్ని నిదర్శనలు ఈ కింద ఇవ్వటం జరిగింది.

పని	ఆర్ అండ్ బీ రోడ్డు నుంచి చెరువులోపాలెం వరకు రోడ్డు	
జిల్లా	గుంటూరు	
మంజూరైనది	2008-09	
పూర్తిచేసినది	2010 జూలై	
వ్యయం	₹1.61 కోట్లు	
ఆడిట్ గమనించినది	రోడ్డు మీది బీటీ కొట్టుకుపోయి, ఉపరిభాగం దెబ్బతిన్నది (2.200 కి.మీ. నుంచి 2.600 కి.మీ.)	
పని	పుట్లూరివారిపాలెం నుంచి లింగంగుంట్ల రోడ్డు	
జిల్లా	గుంటూరు	
మంజూరైనది	2008-09	
పూర్తిచేసినది	2010 అక్టోబరు	
వ్యయం	₹2.52 కోట్లు	
ఆడిట్ గమనించినది	రోడ్డుమీది బీటీ కొట్టకుపోయి, ఉపరిభాగం పూర్తిగా శిథిలమయింది	

రోడ్డు ఉపరిభాగానికి మరమ్మతు చేశారని ప్రభుత్వం తెలిపింది (2014 మార్చి). అయితే, 2014 ఏప్రిల్‌లో మరోమారు తనిఖీ చేయగా చెరువులోపాలెం, లింగంగుంట్ల దగ్గర రోడ్లు మరింత పాడయ్యాయని తెలిసింది.

2.12 ఆర్థిక నిర్వహణ, అంతర్గత నియంత్రణలు

2.12.1 ఫండ్ పద్దుల నిర్వహణ

ఏపీఎస్ఆర్ఆర్‌డీఏ, ప్రాజెక్టు అమలు సంస్థలు తమదగ్గర ఉన్న ప్రోగ్రాం ఫండ్, ఎడ్మినిస్ట్రేటివ్ ఫండ్, నిర్వహణ ఫండ్‌లకు సంబంధించిన ఆదాయవ్యయాలకు నియమాల ప్రకారం వేరువేరుగా పద్దులు నిర్వహిస్తాయి. ఏపీఎస్ఆర్ఆర్‌డీఏ పద్దులను, మచ్చుకు తనిఖీ చేసిన జిల్లాలలోని అమలు సంస్థల పద్దులను పరిశీలించగా ఈ దిగువ లోపాలు వెలుగుచూశాయి.

i. **సర్దుబాటు అవని అడ్వాన్సులు:** మచ్చుకు తనిఖీ చేసిన ఐదు జిల్లాలలోని అమలు సంస్థలు డీపీఆర్‌లను రూపొందించేందుకు ఖర్చుచేసిన ₹2.92 కోట్లు[19] ప్రోగ్రాం ఫండుకు సర్దుబాటు చేయలేదు. ప్రాజెక్టు అమలు సంస్థలు ఈ ఖర్చుల వివరాలు ఇవ్వలేదు. డీపీఆర్ అడ్వాన్సును సర్దుబాటు చేసేందుకు చర్యలు తీసుకుంటున్నట్లు ప్రభుత్వం తెలిపింది (2014 మార్చి).

[19] ఆదిలాబాద్ జిల్లాలో ₹0.62 కోటి; అనంతపురం జిల్లాలో ₹1.11 కోట్లు; తూర్పు గోదావరి జిల్లాలో ₹0.22 కోటి; ఖమ్మం జిల్లాలో ₹0.57 కోటి; మెదక్ జిల్లాలో ₹0.40 కోటి

ii. **డీపీఆర్ వ్యయాన్ని గ్రాంటుకు డెబిట్ చేయటం:** ఏపీఎస్ఆర్ఆర్డీఏ 2010 అక్టోబరు, 2012 ఫిబ్రవరి, మార్చి నెలల్లో డీపీఆర్ వ్యయం డెబిట్ చేసేందుకు మొత్తం ₹52.33 లక్షలకు[20] రిలీజ్ ఆర్డర్లు ఇచ్చింది. కృష్ణా, శ్రీకాకుళం జిల్లాలకు సంబంధించిన ఈ ప్రాజెక్టులకు కేంద్ర ప్రభుత్వం అనుమతి ఇవ్వలేదు. ఈ డీపీఆర్లను ఇతర గ్రాంట్ల కింద శాంక్షన్లకు ఉపయోగిస్తామనీ, డీపీఆర్ ఖర్చులను ఆగ్రాంట్లకే డెబిట్ చేస్తామనీ ప్రభుత్వం సమాధానమిచ్చింది (2014 మార్చి). అయినా, ప్రాజెక్టుకు అనుమతి రాకుండానే దాని డీపీఆర్ వ్యయాన్ని ప్రోగ్రాం ఫండుకు డెబిట్ చేయటం నియమ విరుద్ధం.

iii. **పరిమితికి మించిన వ్యయం:** కేంద్ర ప్రభుత్వం ఇచ్చిన ఎడ్మినిస్ట్రేటివ్ నిధులను నియమాల ప్రకారం రోజువారీ ఆఫీసు ఖర్చులకు, ఓఎమ్ఎమ్ఎస్ నిర్వహణకు, కంప్యూటర్ల నిర్వహణకు వినియోగించుకోవాలి. ఏపీఎస్ఆర్ఆర్డీఏ 2010-11, 2011-12 సంవత్సరాలలో సాలుసరి పరిమితి ₹50 లక్షలకు మించి ₹94.28 లక్షలు ఖర్చు పెట్టింది. ఇందుకు కారణాలను కూడా వివరించలేదు. భౌగోళిక సమాచార వ్యవస్థ (జీ ఐఎస్) కోసం ఏకమొత్తంగా ₹1.03 కోట్లు ఖర్చయినట్లు ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి). ఈ నిధినుంచి ఖర్చు చేసే ముందు కేంద్ర ప్రభుత్వ అనుమతి తప్పనిసరి కనుక ఈ సమాధానం సరికాదు.

iv. **కాలదోషం పట్టిన చెక్కులను రివర్స్ చేయకపోవటం:** 2005 నుండి 2011 సంవత్సరాలకు చెందిన 219 చెక్కులు కాలదోషంపట్టినవి ఉన్నాయి. వీటి మొత్తం విలువ ₹3.59 కోట్లు. ఆతర్వాతి సంవత్సరాల వివరాలు కూడా అందుబాటులో లేవు. ఈ చెక్కుల విషయంలో 2013 జూలై నాటికి చర్యలు తీసుకొన లేదు. మురిగిపోయిన చెక్కుల విలువను రద్దుచేశామని ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి). అయితే, ఇందుకు సంబంధించిన రికార్డులను ఆడిట్ ముందుంచలేదు.

2.12.2 కీలకమైన రిజిస్టర్ల నిర్వహణ లోపం

ప్రాజెక్టు అమలు సంస్థల రికార్డులు మచ్చుకు తనిఖీ చేయగా కొన్ని ముఖ్యమైన రిజిస్టర్లు నిర్వహించకపోవటం వెలుగుచూసింది. అందుకు కొన్ని నిదర్శనలు ఈ కింద ఇవ్వటం జరిగింది.

i. పీఎమ్జీ ఎస్వై విధివిధానాల ప్రకారం నిర్మాణ పనుల రిజిస్టరు, కాంట్రాక్టర్ల లెడ్జరు, డెబిట్ అండ్ క్రెడిట్ రిజిస్టరు, స్టాట్యుటరీ డిడక్షన్స్, వడ్డీతో కూడిన సెక్యూరిటీలు/బ్యాంకు గ్యారంటీలు, వర్క్ అడ్వాన్సులు, ఈఎమ్డీ, సెక్యూరిటీ డిపాజిట్, స్టాట్యుటరీ లయబిలిటీస్, శాంక్షన్ ఎస్టిమేట్స్, కొలతల పుస్తకం, చెక్కు పుస్తకాలు/రశీదు పుస్తకాలు, ప్రయాణ ఖర్చులు, చెల్లింపుకాని బిల్లులు, ఆస్తుల రిజిస్టరు వంటివి నిర్వహించాలి. నమూనా తనిఖీ చేపట్టిన ఏ అమలు సంస్థలలోను ఈ రికార్డులు లేవు.

ii. అకౌంట్స్ మాన్యువల్లోని పేరా 4.1.1 ప్రకారం ప్రోగ్రాం ఫండ్, ఎడ్మినిస్ట్రేటివ్ ఫండ్, నిర్వహణ ఫండ్లకు విడివిడిగా పద్దు పుస్తకాలు నిర్ణీత ఫారంలో నిర్వహించాల్సిఉండగా నమూనా తనిఖీ చేసిన ఏ జిల్లాలోనూ 2009-12 సంవత్సరాలలో ఈ విధంగా చేయటంలేదు. దీనివలన పద్దుల వాస్తవికతను ఆడిట్ పరిశీలించలేదు.

ప్రోగ్రాం ఫండ్, ఎడ్మిస్ట్రేటివ్ ఫండ్లకు సంబంధించిన సమాచారం ఓఎమ్ఎమ్ఎస్లో లభ్యమవుతుందని ప్రభుత్వం బదులిచ్చింది (2014 మార్చి). అన్ని అమలు సంస్థలలో రికార్డులను అంతర్గతంగా తనిఖీ చేయిస్తామనీ, అన్ని రికార్డులూ నిర్వహిస్తామనికూడా ప్రభుత్వం చెప్పింది.

[20] శ్రీకాకుళం జిల్లాలో ₹37.45 లక్షలు (పనుల వివరాలు ఇవ్వలేదు), కృష్ణా జిల్లాలో 71 పనులకు ₹14.88 లక్షలు

iii. అకౌంట్స్ మాన్యువల్‌లోని పేరా 7.6.1 ప్రకారం నగదు పుస్తకం నిర్వహించవలసిఉండగా, తూర్పు గోదావరి జిల్లాలో మాత్రం 2008-12 సంవత్సరాల నడుమ నిర్వహణ ఫండ్ కోసం నగదు పుస్తకం రూపొందించలేదు. ఆతర్వాత ప్రోగ్రాం ఫండ్‌తో కలిపి ఉమ్మడిగా ఒక నగదు పుస్తకం పెట్టారు. ఎడ్మినిస్ట్రేటివ్ ఫండ్, ప్రోగ్రాం ఫండ్‌ల నగదు పుస్తకాలు 2008-13 మధ్యన క్లోజ్ చేయలేదు. బ్యాంకు పద్దులతో రికన్సిలియేషన్ కూడా చేయలేదు. ఇందుకు సంబంధించి ప్రభుత్వం వివరణ ఇవ్వలేదు (2014 మార్చి).

iv. అకౌంట్స్ మాన్యువల్ ప్రకారం పద్దులను నెలవారీగానూ, వార్షికంగానూ రూపొందించి గవర్నింగ్ కౌన్సిల్ ఆమోదానికి పంపించాలి. ఏపీఎస్ఆర్ఆర్‌డీఏ మాత్రం నిర్వహణ ఫండ్ కోసం 2008-13 సంవత్సరాలలో ఈవిధంగా పద్దులు రాయలేదు. ఎన్ఆర్ఆర్‌డీఏ నుంచి 2007లో ఈ విషయమై ప్రత్యేకంగా ఆదేశాలు కూడా అందాయి. అయితే, 2013 మార్చి వరకు వార్షిక పద్దులను ఆ సంవత్సరం 2013 నవంబరులో ఖరారు చేసినట్లు ప్రభుత్వం తెలిపింది (2014 మార్చి). ఆ వివరాలను మాత్రం ఆడిట్‌కు ఇవ్వలేదు.

2.13 ప్రభావ విశ్లేషణ

ఒక జిల్లాలో గ్రామాల మధ్య కొత్త రహదారుల ప్రభావం అవగతం చేసుకొనేందుకు ఎప్పటికప్పుడు స్వతంత్రంగా అధ్యయనం చేయటంకోసం ఎన్ఆర్ఆర్‌డీఏ నూరు శాతం ఆర్థిక సాయం అందిస్తుంది. అయితే, నమూనా తనిఖీ చేపట్టిన జిల్లాలలో ఎక్కడా ఈ విధమైన అధ్యయనం జరగలేదు. గ్రామీణ రహదారుల ప్రభావ విశ్లేషణ ఇక మీదట చేపడతామని ప్రభుత్వం చెప్పింది (2014 మార్చి).

2.14 సారాంశం

అంతర్గత రహదారుల సమాహారం, సమగ్ర ప్రాజెక్టు నివేదికలు రూపొందించటంవంటి ప్రణాళికా ప్రక్రియలు లేకుండానే అవాస్తవికమైన సమాచారం ఆధారంగా కార్యక్రమం అమలు జరిగింది. ఫలితంగా రాష్ట్రంలో కొన్ని గ్రామాలకు రహదారి సౌకర్యాలు ఒనగూరలేదు. పలు నిర్మాణ పనులను ఆరంభించేముందు అవసరమైన సర్వేలు, సన్నాహక చర్యలు చేపట్టలేదు. పర్యవసానంగా, అనేక పనులు అర్ధంతరంగా ఆగిపోవటం, రద్దుకావటం, అసంపూర్తిగా మిగిలిపోవటం, అటవీ శాఖ అనుమతులు రాకపోవటం, స్థలవివాదాలు, డిజైన్లలో మార్పులు చోటుచేసుకోవటం, సవరించిన పాలనాపరమైన అనుమతులు లభించకపోవటం మొదలైన ఆటంకాలు ఎదురయ్యాయి. ఇక టెండరు ప్రక్రియ విషయానికొస్తే, సాంకేతిక అనుమతి పొందకుండానే టెండర్లు పిలిచారు. గుర్తించిన గ్రామాలకు పూర్తి స్థాయిలో రహదారి వసతి కల్పించకుండానే పనులు పూర్తిచేయటం, కార్యక్రమ విధివిధానాలకు విరుద్ధంగా నిర్మాణాలు చేపట్టటం వంటి లోపాలుకూడా కనిపించాయి. నాణ్యతానియంత్రణ తనిఖీలు కట్టుదిట్టంగా లేవు. నాణ్యత తనిఖీలలో గుర్తించిన లోటుపాట్లను సరిదిద్దేందుకు తగు చర్యలు తీసుకోనలేదు. ఆర్థిక నిర్వహణ కార్యసాధకంగా లేకపోవటంవలన రహదారుల మరమ్మతులకు తగినన్ని నిధులు ఇవ్వకపోవటం, అడ్వాన్సులు సర్దుబాటు చేయకపోవటం వంటివి చోటుచేసుకున్నాయి. కీలకమైన పలు రిజిస్టర్లు సక్రమంగా రాయకపోవటం, కొన్ని అసలే లేకపోవటం జరిగింది. ఆశించినవిధంగా ప్రభావ విశ్లేషణ చేపట్టలేదు.

2.15 సిఫార్సులు

- రహదారుల నిర్మాణం సకాలంలో, సక్రమంగా పూర్తి చేసేందుకు వీలుగా ప్రభుత్వం ప్రణాళికా ప్రక్రియను విధివిధానాల ప్రకారం కట్టుదిట్టంగా అమలుచేయాలి. నిర్మాణ పనులకు అనుమతులు మంజూరు చేయవలసిన ఇతర శాఖలతో సమన్వయం సాధించాలి.

- విధివిధానాలలో నిర్దేశించిన టెండరు ప్రక్రియను కచ్చితంగా అమలుచేసి, నిర్మాణ పనులను సకాలంలో అప్పగించి, అవి సజావుగా పూర్తయ్యేలా చూడాలి.
- నిర్మాణాలకవసరమైన నిధుల విడుదల, వాటి వినియోగం సునిశితంగా పర్యవేక్షించాలి. రహదారుల చిరకాల మన్నిక కోసం వాటి నిర్వహణకు కూడా తగినన్ని నిధులు కేటాయించాలి.
- నాణ్యతా నియంత్రణ పరీక్షలు వివిధ దశలలో, విభిన్న స్థాయిలలో కచ్చితంగా జరిగేలా ప్రభుత్వం శ్రద్ధ వహించాలి. ఈ పరీక్షలలో గుర్తించిన లోటుపాట్లను వెనువెంటనే సరిదిద్దేందుకు చర్యలు చేపట్టాలి.