तत्काल/महत्वपूर्ण
संख्या–1988/77–3–13–2(यूपीडा)/12

प्रेषक,

शिवानन्द ओझा,
विशेष सचिव,
उ.प्र. शासन ।

सेवा में,

मुख्य कार्यपालक अधिकारी,
यूपीडा, पर्यटन भवन,गोमतीनगर,
लखनऊ।

औद्योगिक विकास अनुभाग–3 लखनऊ : दिनांक 30 दिसम्बर, 2013

विषयः–आगरा से लखनऊ प्रवेश नियंत्रित एक्सप्रेसवे (ग्रीन फील्ड) परियोजना को पी.पी.पी. के बी.ओ.टी. टोल पद्धति के स्थान पर 'इन्जीनियरिंग प्रोक्योरमेंट एण्ड कन्सट्रक्सन' (इ0पी0सी0) पर विकसित करने के संबंध में।

महोदय,

उपर्युक्त विषयक अपने पत्र संख्या–625/यूपीडा/2013/206,दिनांक 22.12.2013 का सन्दर्भ ग्रहण करने का कष्ट करें, जिसमें उल्लेख किया गया है कि मुख्य सचिव, उ0प्र0 शासन की अध्यक्षता में सम्पन्न बैठक में भारत सरकार द्वारा बनाये गये इ.पी.सी. अभिलेखों तथा यूपीडा के परामर्शी द्वारा इनमें प्रस्तावित संशोधनों के संबंध में विस्तृत विचार–विमर्श के उपरान्त भारत सरकार द्वारा बनाये गये अभिलेख मानक अभिलेख हैं और जहाँ तक सम्भव हो इन्हीं के अनुसार अभिलेख बनाकर इस परियोजना हेतु बिड प्राप्त की जाय। परियोजना की विशिष्ट परिस्थिति तथा समय को देखते हुए इन अभिलेखों में कतिपय संशोधन प्रस्तावित किये गये हैं।

2. प्रश्नगत प्रकरण में शासन द्वारा सम्यक विचारोपरान्त आगरा से लखनऊ प्रवेश नियंत्रित एक्सप्रेसवे (ग्रीन फील्ड) परियोजना को पी.पी.पी. के बी.ओ.टी. टोल पद्धति के स्थान पर 'इन्जीनियरिंग प्रोक्योरमेंट एण्ड कन्सट्रक्सन' (इ0पी0सी0) पर विकसित करने हेतु निम्नवत निर्णय लिए गये हैं :–

(1) परियोजना के अत्यधिक बड़े आकार और इ.पी.सी. के भारत सरकार के मानक अभिलेखों में पात्रता की शर्तों को देखते हुए यह तय किया गया कि पर्याप्त प्रतिस्पर्धा तभी प्राप्त होगी जब परियोजना को पाँच टुकड़ों में विभाजित कर लगभग समान वित्तीय आकार के पाँच पैकेज में बिड प्राप्त किये जायें और पात्रता की शर्तों में सम्भावित बिडर द्वारा गत पाँच वर्षों में

कम से कम 50 प्रतिशत आकार की एक परियोजना के स्थान पर न्यूनतम 33 प्रतिशत आकार की एक परियोजना का अनुभव पर्याप्त माना जाय।

(2) प्रत्येक पैकेज हेतु पृथक से आर.एफ.क्यू. एवं पृथक से आर.एफ.पी. जारी कर बिड करायी जाय। समय बचाने के दृष्टिकोण से आर0एफ0क्यू0 हेतु 21 दिन तथा आर.एफ.पी. हेतु 45 दिन का समय देते हुए बिडिंग करायी जाय। इन काल अवधियों में तत्समय की आवश्यकताओं एवं प्री–बिड कान्फ्रेन्स की माँग को देखते हुए बढ़ोत्तरी का अधिकार 'बिड इवैल्युवेशन कमेटी' को होगा।

(3) वित्तीय बिड में यदि एल–1 बिडर को किसी कारण से चयनित नहीं किया जाता है या वह विदड्रा कर लेता है तो ऐसी दशा में बी.ओ.टी. टोल की बिडिंग हेतु भारत सरकार के टेण्डर अभिलेख में दी गयी व्यवस्था इस परियोजना की इ.पी.सी. हेतु अपनायी जाय। इससे परियोजना की बिडिंग प्रक्रिया में समय बचेगा और परियोजना जल्दी पूर्ण होने की सम्भावना होगी। इस निर्णय के अनुसार यदि एल–1 को कार्यादेश नहीं दिया जायेगा तो अन्य सभी बिडरों को एल–1 की बराबरी करने का अवसर दिया जायेगा और इनमें से जो जो एल–1 की बराबरी करेंगे उनमें से उस बिडर को कार्य करने के लिए आमंत्रित किया जायेगा जो मूल एल–1 से निकटतम् था और यदि कोई भी ऐसा बिडर एल–1 की बराबरी नहीं करना चाहता तो यूपीडा को यह अधिकार होगा कि वह एल–1 के अतिरिक्त अन्य सभी बिडरों से पुनः बिड प्राप्त करें और यदि ऐसी बिड मूल एल–2 से नीचे प्राप्त होती है तो उसे स्वीकार करें या पुनः बिडिंग करायें।

(4) आर.ओ.डब्ल्यू. के लिए कान्ट्रैक्टर को भूमि, परफारमेन्स सिक्योरिटी प्राप्त होने के 15 दिन के स्थान पर 180 दिन में दिये जाने की व्यवस्था की जाय क्योंकि अभी भूमि अध्यापि में समय लगेगा।

(5) भारत सरकार के इ.पी.सी. अभिलेख में बिड नान रेसपान्सिव होने की दशा में सम्पूर्ण बिड सुरक्षा जब्त करने की व्यवस्था है। यह विचार हुआ कि कई बार बिडर की बहुत छोटी–छोटी त्रुटियों के कारण बिड नान रेसपान्सिव हो जाती है और ऐसी त्रुटियों के लिए उसकी सम्पूर्ण बिड सिक्योरिटी जब्त कर लेने की शर्त अत्यधिक कठिन शर्त है। इसी के कारण भारत सरकार ने बी.ओ.टी. टोल अभिलेखों में बिड नान रेसपान्सिव होने की दशा में मात्र 5% बिड सिक्योरिटी जब्त करने की व्यवस्था रखी है। दूसरी ओर इस महत्वपूर्ण परियोजना में यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि नान सीरियस बिडर भाग न लें। अतः यह उचित होगा कि बिड नान रेसपान्सिव होने की दशा में बिड सिक्योरिटी का 25 प्रतिशत जब्त करने का प्राविधान अभिलेखों में किया जाय।

(6) देश में एक्सप्रेस–वे निर्माण के लिए आई.आर.सी. ने नवम्बर 2013 में मैनुअल गठित कर दिया है जबकि कन्सलटेन्ट द्वारा इस परियोजना का फिजिबिलिटी अध्ययन नवम्बर 2013 से पहले ही कर लिया गया था। इस

हेतु उन्होंने तत्समय प्रचलित भारत सरकार की एक्सप्रेस–वे गाइड लाइन्स को आधार बनाया था। अब नये मैनुअल के हिसाब से फिजिबिलिटी बनाने में समय लगेगा जबकि मैनुअल भी गाइड लाइन्स की ही तरह बाध्यकारी नहीं है। अतः परियोजना की बिडिंग कन्सलटेन्ट द्वारा बनाये गये फिजिबिलिटी अध्ययन, जो पुरानी गाइड लाइन्स के आधार पर बना है, के अनुरूप ही की जाय।

(7) भारत सरकार के इ.पी.सी. अभिलेखों में सड़क निर्माण के बाद पुलों आदि के लिए डिफेक्ट लाइबिलिटी पीरियड पॉच वर्ष है जबकि सड़क कार्य के लिए डिफेक्ट लाइबिलिटी पीरियड मात्र दो वर्ष है। चूँकि इ.पी.सी.में कान्ट्रैक्टर ही विस्तृत डिजाइन बनाता है, अतः यह सम्भावना है कि मात्र दो वर्ष का सड़क कार्य हेतु डिफेक्ट लाइबिलिटी पीरियड रखने से सड़क की गुणवत्ता अच्छी न हो। अतः यह उचित होगा कि इस परियोजना के लिए समस्त कार्यों हेतु डिफेक्ट लाइबिलिटी पीरियड पॉच वर्ष रखा जाय।

डिफेक्ट लाइबिलिटी पीरियड बढ़ाये जाने के कारण सड़क की गुणवत्ता बेहतर होने का अनुमान है, अतः सडक अनुरक्षण पर भी कम व्यय किया जाना होगा, तद्नुसारः भारत सरकार द्वारा अनुरक्षण हेतु प्रथम एवं द्वितीय वर्ष में 1.5 एवं 2 प्रतिशत भुगतान करने के स्थान पर अब पाँच वर्षों तक वर्षवार क्रमशः 1, 1.5, 1.5, 2 तथा 2 प्रतिशत धनराशि दिये जाने की व्यवस्था की जाय।

(8) भारत सरकार के इ.पी.सी.अभिलेख में कार्य की पूर्ति की माइल्सटोन्स मात्र कान्ट्रैक्टर द्वारा प्रस्तुत किये जाने वाले स्टेज पेमेंट सार्टिफिकेट्स पर आधारित है। यह विचार हुआ कि इस व्यवस्था में माइलस्टोन्स केवल वित्तीय प्रगति पर आधारित है और वह भी कान्ट्रैक्टर के क्लेम पर आधारित है। अतः यह तय हुआ कि प्रोजेक्ट की प्रगति के माइलस्टोन्स ऐसे रखे जायं जिसमें कान्ट्रैक्टर के द्वारा प्रस्तुत बिलों में से प्राधिकरण द्वारा पूर्व बिलों में काटी गयी धनराशि का समायोजन हो जाय।

(9) भारत सरकार के इ.पी.सी.अभिलेख में निर्माण कार्य पूर्ण होने के बाद केवल स्ट्रक्चर्स की लागत का 5% परफारमेन्स सिक्योरिटी में लेने का प्राविधान है। चूँकि डिफेक्ट लाइबिलिटी पीरियड में अब स्ट्रक्चर एवं सड़क सभी कार्य पॉच वर्ष की अवधि हेतु लिए जाएंगे अतः यह उचित होगा कि डिफेक्ट लाइबिलिटी पीरियड में समस्त कार्य की 5% परफारमेन्स सिक्योरिटी ली जाय।

(10) इस प्रकार परियोजना के मुख्य बिन्दु निम्नवत् हैं :–

(क) परियोजना की अनुमानित लागत (रुपये करोड़ में) निम्नवत् आंकलित है :–

i.	अनुमानित सिविल लागत	—	7025.00
ii.	कन्टेन्जंसी @ 2.8%	—	197.00
		कुल —	7222.00
iii.	एजेन्सी चार्जेज 3%	—	217.00

iv.	क्वालिटी कन्ट्रोल चार्जेज @ 0.25%	—	18.00
v	रोड सेफ्टी आडिट चार्जेज @ 0.25%	—	18.00
vi	सुपरविजन @ 3%	—	217.00
vii	मेन्टीनेन्स कास्ट 5 वर्ष @ 8%	—	578.00
viii	अनुमानित प्रथम वर्ष एडजेस्टमेंट@ 2.5% X 20 %	—	36.00
ix	अनुमानित द्वितीय वर्ष एडजेस्टमेंट @ 7.5% X 40 %	—	217.00
x	अनुमानित तृतीय वर्ष एडजेस्टमेंट @ 12.5% X 40 %	—	361.00
	कुल अनुमानित परियोजना लागत	—	8883.00
	अनुमानित यूटिलिटी सिफ्टिंग तथा ई.आई.ए. क्लीयरेंस	—	61.00
	कुल अनुमानित परियोजना लागत यूटिलिटी शिफ्टिंग सहित	—	8944.00

(ख)परियोजना को यथासम्भव बराबर पाँच पैकजों में विभाजित कर प्रत्येक के लिये पृथक आर0एफ0क्यू0 व आर0एफ0पी0 जारी कर निर्माणकर्ता का चयन कर क्रियान्वित किया जायेगा।

(ग) परियोजना हेतु भूमि की अनुमानित लागत – रुपये 5000 करोड़

घ) एक्सप्रेसवे की चौड़ाई (आर.ओ.डब्ल्यू.) –110 मीटर

(च) कैरिजवे – पूर्णतः प्रवेश नियंत्रित 06 लेन डिवाइडेड कैरिजवे (एक्सपेण्डेबल टू 08 लेन)।

(छ) सर्विस रोड का प्राविधान –आवश्यकतानुसार एक्सप्रेसवे के एक तरफ स्टैगर्ड रूप में।

(ज) आच्छादित जनपद – आगरा, फिरोजाबाद, इटावा, औरेया, गैनपुरी, कन्नौज, कानपुर, हरदोई, उन्नाव, लखनऊ।

(झ) मुख्य यातायात मार्गो हेतु इन्टरचेन्जेज।

(ट) टोल्ड एक्सप्रेसवे।

(ठ) पदयात्री व जानवरों हेतु अण्डरपासेस।

(ड) ग्रीन बेल्ट का प्राविधान।

(11) पूर्व चयनित परामर्शी मे0 फीडबैक इन्फ्रास्ट्रक्चर सर्विसेज प्रा.लि. एवं मे0 रेडीकान (इण्डिया) प्रा.लि. के कन्सोर्सियम द्वारा परियोजना की फिजिबिलिटी रिपोर्ट, ट्रैफिक रिपोर्ट, फारेस्ट क्लीयरेंस, पर्यावरणीय क्लीयरेंस, भूमि अधिग्रहण सम्बन्धित कार्य किया गया है, जो कि परियोजना को इ.पी.सी. मॉडल पर निर्मित करने हेतु भी उपयोगी है। अतः पूर्व चयनित परामर्शी मे0 फीडबैक इन्फ्रास्ट्रक्चर सर्विसेज प्रा.लि. एवं मे0 रेडीकान (इण्डिया) प्रा.लि. के कन्सोर्सियम से ही परियोजना को इ.पी.सी. मॉडल पर निर्मित करवाने हेतु आवश्यक बिडिंग डाक्यूमेंट एवं अन्य परामर्शी सेवाएं लिया जाना प्रस्तावित है। इस हेतु परामर्शी को जो

अतिरिक्त कार्य करना होगा, उसके लिये आवश्यकतानुसार अतिरिक्त देय धनराशि के आंकलन के बाद पी.पी.पी. कार्यो हेतु कन्सल्टेंट चयन की निर्धारित प्रक्रिया में वर्णित 'एम्पावर्ड कमेटी' से अनुमोदन प्राप्त करने के उपरान्त भुगतान किया जायेगा।

(12) परियोजना को इ.पी.सी. मॉडल पर निर्माण कराने हेतु आवश्यक लगभग 3हजार हेक्टेयर भूमि यूपीडा द्वारा अधिग्रहित कर विकासकर्ता को उपलब्ध करायी जायेगी।

(13) एक्सप्रेस—वे के उपयोग हेतु प्राधिकरण अथवा उनके द्वारा प्राधिकृत एजेन्सी द्वारा टोल चार्ज लिया जायेगा, जिसका निर्धारण उ0प्र0 एक्सप्रेसवे (लेवी ऑफ टोल्स एण्ड फिक्सिंग ऑफ फीस एण्ड रियलाइजेशन देयर ऑफ) रूल्स 2010 के अनुसार एवं समय—समय पर इस हेतु किये जाने वाले संशोधन के अनुसार होगा। टोल चार्ज से प्राप्त धनराशि राजकोष में जगा करायी जायेगी।

(14) आगरा से लखनऊ प्रवेश नियंत्रित एक्सप्रेसवे (ग्रीन फील्ड) परियोजना राज्य सरकार की सर्वोच्च प्राथमिकता में सम्मिलित है, अतएव राज्य सरकार द्वारा 'इन्जीनियरिंग प्रोक्योरमेंट एण्ड कन्सट्रक्सन' (इ0पी0सी0) मॉडल के तहत बनवाने हेतु परियोजना के लिये आवश्यक सम्पूर्ण धनराशि का प्राविधान राज्य सरकार के बजट में किया जाये।

(15) परियोजना को पी0पी0पी0 मॉडल पर क्रियान्वयन हेतु शासन स्तर पर पूर्व में गठित विभिन्न समितियों द्वारा ही परियोजना को इ.पी.सी. मॉडल पर विकसित किये जाने हेतु समय—समय पर आवश्यक निर्णय लिये जाने एवं संस्तुति प्रदान करने का अधिकार प्रदत्त किया जाता है।

(16) परियोजना हेतु पाँचों पैकेजों के लिये निर्माणकर्ताओं का चयन दो चरणों में किया जाना प्रस्तावित है। प्रथम चरण में आर0एफ0क्यू0 जारी कर क्वालीफाइड निर्माणकर्ताओं को शार्टलिस्ट किया जायेगा एवं द्वितीय चरण में आर0एफ0पी0 जारी कर निर्माणकर्ताओं का चयन किया जायेगा। सामान्यतः बिडिंग हेतु 30 दिन का समय दिया जाना होता है। चूंकि "आगरा से लखनऊ प्रवेश नियंत्रित एक्सप्रेसवे (ग्रीन फील्ड) परियोजना" की मूल संरचना में कोई परिवर्तन नहीं किया जा रहा है और सम्पूर्ण परियोजना की फिजिबिलिटी रिपोर्ट, ट्रैफिक सर्वे एवं अन्य अध्ययनों से सम्भावित विकासकर्ताओं को पी0पी0पी0 बिडिंग के समय पूर्व में ही अवगत कराया जा चुका है, अतः समय बचाने के दृष्टिकोण से आर0एफ0क्यू0 हेतु 21 दिन तथा आर0एफ0पी0 हेतु 45 दिन का समय देते हुए बिडिंग करायी जाय। इन अवधियों में तत्समय की आवश्यकताओं

एवं 'प्री—बिड कांफ्रेंस' की मांग को देखते हुए समय बढ़ोत्तरी का अधिकार 'बिड मूल्यांकन समिति' को होगा।

(17) परियोजना इ0पी0सी0 मॉडल पर क्रियान्वित किये जाने हेतु भारत सरकार के मॉडल इ.पी.सी. अभिलेखों के अनुसार परियोजना डिजाइन एवं इंजीनियरिंग आदि का कार्य परियोजना निर्माणकर्ता द्वारा किया जायेगा। अतः परियोजना को व्यय वित्त समिति की परिधि से बाहर रखा जाय।

3. इस सम्बन्ध में मुझे यह कहने का निदेश हुआ है कि कृपया उपरोक्तानुसार आगरा से लखनऊ प्रवेश नियंत्रित एक्सप्रेसवे (ग्रीन फील्ड) परियोजना को पी0पी0पी0 के बी.ओ.टी.—टोल पद्धति के स्थान पर यूपीडा द्वारा पाँच पैकजों में 'इन्जीनियरिंग प्रोक्योरमेंट एण्ड कन्सट्रक्सन' (इ.पी.सी.) पर विकसित करने की कार्यवाही सुनिश्चित कराने तथा कृत कार्यवाही से शासन को अवगत कराने का कष्ट करें।

भवदीय,

(शिव्रानन्द ओझा)
विशेष सचिव।