



महाराष्ट्र विधानमंडळ
सार्वजनिक उपक्रम समिती
(२०१७-२०१८)
(तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा)

महाराष्ट्र शासनाच्या सन २०१३-२०१४ च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या
(सार्वजनिक उपक्रम) अहवालातील “ महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ ” यांच्या
कामकाजासंबंधातील परिच्छेद क्रमांक २.९, २.१०.१, २.१०.२, २.१०.३, २.१०.५, २.१०.६,
२.११.२ व २.१२.४ यावरील समितीचा

एकोणिसावा अहवाल

(दिनांक ३० नोव्हेंबर, २०१८ रोजी विधानसभेस / विधानपरिषदेस सादर केला)

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय
विधान भवन, मुंबई / नागपूर
नोव्हेंबर, २०१८

महाराष्ट्र विधानमंडळ
सार्वजनिक उपक्रम समिती
(२०१७-२०१८)
(तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा)

महाराष्ट्र शासनाच्या सन २०१३-२०१४ च्या हिशोबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या
(सार्वजनिक उपक्रम) अहवालातील “ महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ ” यांच्या
कामकाजासंबंधातील परिच्छेद क्रमांक २.९, २.१०.१, २.१०.२, २.१०.३, २.१०.५, २.१०.६,
२.११.२ व २.१२.४ यावरील समितीचा

एकोणिसावा अहवाल

(तीन)

सार्वजनिक उपक्रम समिती

(२०१७-२०१८)

समिती प्रमुख

१) डॉ. अनिल बोंडे, वि.स.स.

सदस्य

- २) श्री. शिवाजीराव कर्डिले, वि.स.स.
- ३) श्री. सुरेश हाळवणकर, वि.स.स.
- ४) श्री. राजेंद्र नजरधने, वि.स.स.
- ५) श्रीमती माधुरी मिसाळ, वि.स.स.
- ६) श्री. अमल महाडीक, वि.स.स.
- ७) श्री. संजय ऊर्फ बाळा भेगडे, वि.स.स.
- ८) श्री. विजय काळे, वि.स.स.
- ९) श्री. द्वारम मल्लिकार्जुन रेड्डी, वि.स.स.
- १०) श्री. सदानंद चव्हाण, वि.स.स.
- ११) श्री. हेमंत पाटील, वि.स.स.
- १२) श्री. सुनिल शिंदे, वि.स.स.
- १३) डॉ. राहुल पाटील, वि.स.स.
- १४) श्री. सुनिल केदार, वि.स.स.
- १५) श्री. हर्षवर्धन सपकाळ, वि.स.स.
- १६) श्री. अमित इनक, वि.स.स.
- १७) श्री. संदीप नाईक, वि.स.स.

(चार)

- १८) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
१९) श्री. भास्कर जाधव, वि.स.स.
२०) श्री. हितेंद्र ठाकूर, वि.स.स.
२१) अॅड. अनिल परब, वि.प.स.
२२) श्री. किरण पावसकर, वि.प.स.
२३) श्री. आनंदराव पाटील, वि.प.स.
२४) अॅड. हुस्नबानू खलिफे, वि.प.स.
२५) रिक्त
२६) श्री. रामराव वडकुते, वि.प.स. (विशेष निर्मात्रित)

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

डॉ. अनंत कळसे, प्रधान सचिव,

श्री. ना.रा.थिटे, उप सचिव,

श्री. आ.ब.राहाटे, अवर सचिव (समिती),

श्री. आशिष जावळे, कक्ष अधिकारी.

(पाच)

अनुक्रमणिका

अनुक्रमांक (१)	तपशील (२)	पृष्ठ क्रमांक (३)
एक	प्रस्तावना	(सात)
दोन	“महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ” (लेखा परीक्षा अहवाल २०१३-२०१४)	१
१)	नियोजन (परिच्छेद क्रमांक २.९)	१
२)	प्रकल्पांची अंमलबजावणी व नागपूर-औरंगाबाद- सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्ते सुधारणा प्रकल्प (परिच्छेद क्रमांक २.१०.१ व २.१०.२)	६
३)	प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागारांना जादा प्रदान (परिच्छेद क्रमांक २.१०.३)	१४
४)	विजेचे खांब / लाईन हलविण्याचा खर्च वसूल न करणे (परिच्छेद क्रमांक २.१०.५)	२१
५)	प्रकल्पांचे काम चालू असलेले विभाग / घटक (परिच्छेद क्रमांक २.१०.६)	२५
६)	रस्त्यांच्या खराब स्थितीमुळे टोल वसुली विरुद्ध जन आंदोलन (परिच्छेद क्रमांक २.११.२)	३३
७)	टोल कंत्राटदारांना अंतिमरूप देण्यामधील विलंब (परिच्छेद क्रमांक २.१२.४)	३८
परिशिष्ट	समितीच्या बैठकीचे संक्षिप्त कार्यवृत्त	४३

(सात)

प्रस्तावना

मी, सार्वजनिक उपक्रम समितीचा समिती प्रमुख, समितीने अधिकार दिल्यावरून महाराष्ट्र शासनाच्या सन २०१३-२०१४ च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या (सार्वजनिक उपक्रम) अहवालातील “महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ” यांच्या कामकाजासंबंधातील परिच्छेद क्रमांक २.९, २.१०.१, २.१०.२, २.१०.३, २.१०.५, २.१०.६, २.११.२ व २.१२.४ यांवरील समितीचा एकोणिसावा अहवाल सादर करीत आहे.

“महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ” यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनावर प्रधान सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक, “महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ” यांची समितीने दिनांक ७ नोव्हेंबर, २०१७, ९ जानेवारी, २०१८, ६ फेब्रुवारी, २०१८ व १६ मे, २०१८ रोजी साक्ष घेतली.

महालेखाकार (लेखा), यांनी निमंत्रणानुसार समितीच्या बैठकींना उपस्थित राहून समितीला केलेल्या मार्गदर्शनाबद्दल समिती त्यांचे आभार मानते. तसेच प्रधान सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक, “महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे” व सर्व संबंधित अधिकारी वर्ग यांनी समितीला दिलेल्या सहकार्याबद्दल समिती त्यांचे आभार मानते.

समितीने मंगळवार, दिनांक २७ नोव्हेंबर, २०१८ रोजी झालेल्या बैठकीत या अहवालावर विचार करून तो काही सुधारणांसह संमत केला.

विधान भवन,

मुंबई,

दिनांक : २७ नोव्हेंबर, २०१८.

डॉ. अनिल बॉडे,

समिती प्रमुख, सार्वजनिक उपक्रम समिती.

“ महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ ”

(सन- २०१३-२०१४)

एक — नियोजन :

१.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या प्रकरण क्रमांक २ मधील परिच्छेद क्रमांक २.९ मध्ये “ नियोजन ” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे असे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, महाराष्ट्र शासनाने १९९७ ते २००६ या कालावधीत कंपनीकडे अंमलबजावणीसाठी सुपूर्त केलेल्या २६ प्रकल्पांच्या शर्ती व अटी असलेला कोणताही करार कंपनीबरोबर केला नव्हता.त्या शिवाय प्रकल्प पूर्णत्वाच्या अनुसूचित तारखासुद्धा विनिर्दिष्टित केल्या नव्हत्या. कंपनीने (डिसेंबर,२००८ ते जुलै,२०१२) सादर केलेल्या मुंबई-पुणे द्रुतगती महामार्गाचे आवर्धन, बांद्रे-वर्सोवा सागरी मार्ग व जल वाहतूक प्रकल्पांना महाराष्ट्र शासनाची अद्याप मंजूरी मिळाली नव्हती (डिसेंबर,२०१४).

१.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, महामंडळाच्या २६ प्रकल्पांची ३१ मार्च २०१५ रोजीची स्थितीसोबत जोडलेल्या प्रपत्र -१ मध्ये देण्यात आलेली आहे. महामंडळाने सदर प्रकल्प महाराष्ट्र शासनाचे आदेशानुसार हाती घेण्यात आले होते, ही बाब उल्लेखनीय असून या बाबतच्या आवश्यक सूचना वेळोवेळी प्राप्त झालेल्या आहेत.

(१) मुंबई-पुणे द्रुतगती मार्गाचा प्रस्ताव महाराष्ट्र शासनास अगोदरच सादर करण्यात आलेला आहे आणि सदर प्रस्ताव शासनस्तरावर विचाराधीन आहे.

(२) बांद्रा-वर्सोवा समुद्रीक जोड रस्तापूल—मुंबई परिवर्तनाचे मुख्य सचिव, महाराष्ट्र शासन यांचे अध्यक्षतेखाली ५५ व्या अधिकार समितीची दिनांक ०७ मार्च,२०१५ रोजी झालेल्या बैठकीत सदर पुलाऐवजी सागरी रस्त्याचे प्रस्ताव असल्याने तसेच सदर सागरी रस्त्याचा प्रस्ताव महाराष्ट्र शासनाने सादर केल्यापासून त्याची पायाभूत सुविधा समितीची मंजूरीची कार्यवाही शासनस्तरावर सुरू असल्याने सध्या महामंडळाच्या या प्रस्तावाबाबत पाठपुरावा करू नये असे कळविण्यात आले आहे.

(३) महाराष्ट्र शासनाने दिनांक ३० जून २०१५ च्या शासन निर्णयान्वये महामंडळ यांनी जल वाहतुकीचे प्रकल्प महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांना हस्तांतरित केलेले आहेत.

१.३ या प्रकरणी शासनाने असे अभिप्राय व्यक्त केले की, महामंडळाच्या अभिप्रायाशी शासन सहमत आहे.

१.४ सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या उपरोक्त लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने प्रधान सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग तसेच महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक ७ नोव्हेंबर, २०१७ रोजी साक्ष घेतली.

महालेखाकारांनी विचारणा केली की, २७ प्रकल्पांची सद्यःस्थिती काय आहे.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, या ठिकाणी ३ प्रकल्पांचा उल्लेख केलेला आहे. “मुंबई-पुणे एक्सप्रेस-वे चे वाढ (ऑगमेंटेशन) आहे. बांद्रे-वर्सोवा सी-लिनक व सागरी वाहतूक असे दोन प्रकल्प असून पहिल्या दोन टप्प्यांस मान्यता दिलेली आहे. शासनाने पायाभूत (इन्फ्रास्ट्रक्चर) समितीमध्ये प्रशासकीय मान्यता दिलेली आहे. सागरी वाहतूक (वॉटर ट्रान्सपोर्ट), मुंबई मेरीटाईम बोर्डकडे (एमएमबी) हस्तांतरित केलेले असून तसे निर्देश दिले असून याबाबत महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला कळविलेले आहे. प्रकल्प अहवालदेखील मुंबई मेरीटाईम बोर्डकडे (एमएमबी) हस्तांतरित केलेला आहे. पायाभूत सुविधा समितीमध्ये मुंबई-पुणे एक्सप्रेस वे करिता प्रशासकीय मान्यता दिलेली आहे. बांद्रे -वर्सोवा सी-लिनक या प्रकल्पालादेखील प्रशासकीय मान्यता दिली आहे.

यानंतर समितीने विचारणा केली की, महालेखाकारांचा आक्षेप आहे की, २६ प्रकल्पांच्या अटी व शर्तीचा करार शासनाने कंपनीशी केलेला नाही. कारण शासनाची कंपनी असली तरी त्याची वेगळी ओळख आहे, त्यामुळे प्रकल्पाचे काम देताना शासनाने विहित अटी व शर्तीचा करार केला पाहिजे व त्या त्या प्रकल्पासाठी कालमर्यादा निश्चित केली पाहिजे. शासन त्यामध्ये किती निधी गुंतवणूक करील आणि कंपनीने त्यामध्ये किती भाग-भांडवल उभारावयाचे आहे आणि त्यातून किती उत्पन्न निघेल या संदर्भात अटी व शर्ती असणारा करार कंपनी का करित नाही.

यावर सचिवांनी खुलासा केला की, कोणताही प्रकल्प कंपनीला मान्य करून देताना त्याचे सामंजस्य करार हा यासंबंधीच्या निविदेचा निर्णय झाल्यानंतर आणि त्यावर किती खर्च येईल, हे निश्चित झाल्यानंतर शासन त्यानुसार सामंजस्य (कन्सेशन), कालावधी कंपनीला मंजूर करून देते. सामंजस्य-करार शासन आणि कंपनीसमवेत होतो.

यावर महामंडळाच्या सह व्यवस्थापकीय संचालकांनी अधिक खुलासा करताना असे नमूद केले की, समितीच्या दिनांक १३ फेब्रुवारी, २०१७ रोजीच्या बैठकीमध्ये मुंबई-पुणे द्रुतगती महामार्गाच्या पायाभूत सुविधा प्रकल्पाला प्रशासकीय मान्यता देण्यात आली. त्यापूर्वी सविस्तर प्रकल्प अहवाल सल्लागारांकडून तयार करून घेऊन तो ईपीसी तत्वावर राबविण्यासाठी पायाभूत सुविधा समितीने दिलेल्या मंजूरीनुसार त्याचे विविध दस्तऐवज तयार करण्यात येतात. यासंबंधी ज्यांच्याकडून निविदा मागविणार आहेत त्यासंबंधीचे प्रकल्पाचे पूर्व-अर्हता (प्रि-क्वॉलिफिकेशन) पूर्ण झाले आहे. आता वित्तीय निविदा मागविण्याची तयारी सुरू आहे. मात्र वन विभागाच्या जमिनीचे भूसंपादन आणि पर्यावरण विभागाच्या मान्यतेच्या प्रक्रिया सुरू असल्यामुळे त्याचा अद्याप शासनासोबत करारनामा झालेला नाही.

यावर समितीने असे नमूद केले की, आपण म्हणता त्या सर्व बाबी नंतरच्या आहेत. शासन जेव्हा एखादा प्रकल्प महामंडळाकडे सुपूर्द करते. त्यावेळी काही अटी व शर्तीचा करारनामा केला जातो किंवा नाही, यावर सचिवांनी खुलासा केला की, आपण प्रकल्प सुपूर्द करीत नाही तर महामंडळ प्रकल्प अहवाल तयार करून शासनाकडे सादर केला जातो व त्यामध्ये नमूद करण्यात येते की, त्यासाठी अंदाजे इतका निधी खर्च होणार आहे. त्या अहवालाला मंत्रीमंडळाच्या पायाभूत सुविधा समितीमध्ये मान्यता देत असताना त्यामध्ये वित्त विभाग आणि इतर संबंधित विभागांची मान्यता व अभिप्राय घेऊन ही मान्यता दिली जाते. त्यानंतर प्रशासकीय मान्यतेसंबंधीचा शासन निर्णय निर्गमित करण्यात येतो. जर शासनाने काही वित्तीय मदत करावयाची असेल तर तेसुद्धा वित्त विभागाच्या मान्यतेने महामंडळाला कळविण्यात येते. तथापि, आतापर्यंत जे काही प्रकल्प राबविले आहेत त्यामध्ये जवळपास शासनाचा निधी क्वचितच देण्यात आला आहे. सामंजस्य-करार म्हणजे किती दिवसांसाठी किंवा किती कालावधीसाठी टोल आकारायचा आहे त्यासंबंधीचा करारनामा शासनाच्या स्तरावर होत असताना विधि व न्याय विभागाच्या मान्यतेने तो सामंजस्य-कराराचा कालावधी निश्चित झाल्यानंतर शासन त्याची अधिसूचना काढते. त्यानुसार महामंडळामार्फत टोल वसुली केली जाते. प्रशासकीय मान्यता आणि टोल वसुलीची अधिसूचना शासनस्तरावर निर्गमित केली जात असून, त्यासाठी अद्यापपर्यंत वेगळा करारनामा झालेला नाही.

यावर समितीने अशी पृच्छा केली की, जे २६ प्रकल्प आहेत ते कोणकोणते प्रकल्प आहेत आणि या २६ प्रकल्पांसंबंधी कंपनीबरोबर कोणत्याही अटी व शर्ती असलेला करारनामा शासनाने केलेला नाही. ही माहिती माहे डिसेंबर, २०१४ ची आहे. त्यानंतर सन २०१५, सन २०१६ व सन २०१७ या कालावधीतील माहिती दिली नाही. गत दोन वर्षांमध्ये महामंडळाने कोणकोणते प्रकल्प उभारले आहेत, त्याची माहिती द्यावी व त्या २६ प्रकल्पांचीसुद्धा माहिती द्यावी.

यावर सचिवांनी खुलासा केला की, या २६ प्रकल्पांची यादी समितीला देतो. महालेखाकारांच्या अहवालात सुद्धा ती यादी आहे. पण शासन म्हणून सामंजस्य करार व्यतिरिक्त महामंडळाशी शासन अन्य कोणताही करारनामा करीत नाही. कारण ही शासनाची कंपनी आहे आणि शासनाच्या कोणत्याही कंपनीसोबत शासन पुन्हा पुन्हा प्रत्येक प्रकल्पासाठी करारनामा करीत नाही असेही निदर्शनास आणून दिले.

यावर समितीने असे नमूद केले की, महालेखापरिक्षकांचा तोच आक्षेप आहे. त्यामुळे शासनाने असे उत्तर द्यायला हवे होते की, करारनामे पुन्हा पुन्हा करण्याची आवश्यकता नाही. महामंडळाने उत्तरामध्ये अशा प्रकारचे कोठेही नमूद केलेले नाही. २६ प्रकल्पांच्या अटी व शर्तीच्या संदर्भात जो आक्षेप होता त्याच्या उत्तरामध्ये असे म्हटलेले नाही. महामंडळाने यासंबंधी जे उत्तर दिलेले आहे त्याला शासन सुद्धा सहमत आहे असे नमूद केले आहे.

यावर सचिवांनी असे नमूद केले की, मुंबई पुणे द्रुतगती महामार्ग आणि वांद्रे वर्सावा सी-लिनक या दोन्ही प्रकल्पांना प्रशासकीय मान्यता दिलेली असून त्यानुसार शासन निर्णय निर्गमित केलेला आहे त्याचप्रमाणे जलवाहतूक प्रकल्प मुंबई मेरिटार्ईम बोर्डाकडे हस्तांतरित केलेला असून त्याचाही शासन निर्णय निर्गमित केलेला आहे. प्रशासकीय मान्यतेचे शासन निर्णय आणि टोल वसुलीसंबंधीच्या अधिसूचना निर्गमित करतो. त्याशिवाय दुसरा कोणता करारनामा करण्याची आवश्यकता नाही. कारण त्या अधिसूचनेनुसारच या कंपनीकडून टोल वसुली केली जाते. त्याचप्रमाणे शासनाचा मोठ्या प्रमाणात निधी गुंतविलेला नसल्यामुळे त्या कंपनीला टोल वसुलीमधूनच निधी मिळतो. ही कंपनी कर्जातून सुद्धा निधी उभारते आणि त्या दृष्टीने त्यांचा बँकेशी करारनामा केला जातो.

यावर समितीने विचारणा केली की, कंपनीची स्थापना १८५६ च्या कंपनी कायदाप्रमाणे झालेली आहे. जेव्हा कंपनी आणि शासन यांच्यामध्ये एखाद्या कामाचा शासन निर्णय निर्गमित होतो त्याची कार्यवाही भारतीय करार कायदा, १८७२ प्रमाणे होणे आवश्यक आहे. महामंडळाला भारतीय करार कायदा, १८७२ लागू होतो की नाही,

यावर सचिवांनी असे नमूद केले की, आवश्यक त्या सर्व अधिसूचना वेळोवेळी निर्गमित करण्यात आल्या आहेत. (“All necessary Notifications are issued from time to time.”) शासन कोणताही करारनामा भारतीय करार कायदाखाली करीत नाही. शासनाची एखादी कंपनी १०० टक्के मालकीची असेल तर त्यामध्ये अशा प्रकारे भारतीय करार कायदान्वये कोणताही करारनामा करीत नाही व आतापर्यंत तरी तशी पद्धत नाही.

यावर समितीने असा प्रश्न केला की, कायदान्वये जर एखादी कंपनी शासनाच्या १०० टक्के मालकीची असेल तर करारनामा करू नये किंवा सामंजस्य करार करू नये असे म्हटले आहे काय व कायदामध्ये काय तरतूद आहे, प्रकल्प पूर्णत्वाच्या अनुसूचीमध्ये तारखा सुद्धा विनिर्दिष्ट केल्या नव्हत्या असे म्हटले आहे. मग सद्यः स्थिती काय आहे.

यावर सचिवांनी असे नमूद केले की, ही कंपनी करारनाम्याची अंमलबजावणी करीत नसून स्वतः प्रकल्प अहवाल तयार करून शासनाकडे पाठविते आणि शासन त्यास मान्यता देते. मुंबई-पुणे द्रुतगती महामार्गाचा सविस्तर प्रकल्प अहवाल तयार झाला आहे. कंत्राट निश्चितीसाठी पूर्व अर्हताप्राप्त शॉर्ट लिस्टिंग झालेले आहे. २६ प्रकल्पांपैकी १८ प्रकल्पांचे काम पूर्ण झालेले आहे. जे उत्तर दिले जात आहेत ते महालेखापरीक्षकांनी उपस्थित केलेल्या तीन प्रकल्पांबाबत आहेत. २६ पैकी १८ प्रकल्प पूर्ण झाले असून चालू प्रकल्पांमध्ये वांद्रे वसोवा सी लिंक या प्रकल्पाचा समावेश आहे. कोल्हापूर शहरांतर्गत एकात्मिक रस्ते विकास प्रकल्प (आयआरडीपी) प्रकल्प पूर्ण झाला आहे. मात्र त्यामध्ये अजूनही वाद सुरू असल्यामुळे तो प्रकल्प अपूर्ण म्हणून दाखविला आहे. परंतु आयआरडीपीचे जवळपास सर्व प्रकल्प पूर्ण झाले असून २६ प्रकल्पांपैकी ४ प्रकल्प सोडून इतर २२ प्रकल्प पूर्ण करण्यात आले आहेत. मात्र महालेखापरीक्षकांच्या परिच्छेदामध्ये ज्या ३ प्रकल्पांचा उल्लेख आहे त्यामध्ये मुंबई पुणे द्रुतगती महामार्गाच्या बाबतीत कॅपसिटी ऑफ ऑगमेंटेशन. तसेच वांद्रे वसोवा सी लिंकसंदर्भातील निविदा सुद्धा पब्लिक डोमेनमध्ये आहे आणि जल वाहतूकीचा विषय मुंबई मेरिटार्ईम बोर्डाकडे यापूर्वीच हस्तांतरित केला आहे.

१.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात “ नियोजन ” या लेखापरिक्षण आक्षेपाबाबत शासनाने सन १९९७ ते २००६ या कालावधीत कंपनीकडे अंमलबजावणीसाठी सुपूर्त केलेल्या २६ प्रकल्पांच्या अटी व शर्ती असलेला कोणताही करार कंपनी बरोबर केला नाही. तसेच प्रकल्प पुर्णत्वाच्या अनुसुचित तारखा सुद्धा विनिर्दिष्टित केल्या नाहीत. कंपनीने माहे डिसेंबर, २००८ ते जुलै, २०१२ या कालावधीत सादर केलेल्या मुंबई-पुणे द्रुतगती महामार्गाचे आवर्धन वांद्रे वसोवा सागरी मार्ग व जल वाहतुक प्रकल्पांना शासनाची माहे डिसेंबर, २०१४ पर्यंत मंजूरी मिळाली नव्हती, असे लेखापरिक्षणात आढळून आले. याबाबत विभागीय सचिवांच्या साक्षीमध्ये शासनाने समितीच्या निदर्शनास आणून दिले की, शासन म्हणून सामंजस्य कराराव्यतिरिक्त शासन महामंडळाशी अन्य कोणताही करारनामा करीत नाही.

कंपनीकडे अंमलबजावणीसाठी सुपूर्त केलेल्या २६ प्रकल्पाबाबत कोणताही करारनामा केलेला नाही व प्रकल्प पूर्ण करण्याच्या तारखा नमूद केलेल्या नाहीत तसेच मुंबई-पुणे द्रुतगती महामार्ग व जल वाहतूक प्रकल्पांना शासनाची मंजूरी मिळालेली नाही असेही लेखापरीक्षणात आढळून आले आहे. त्यामुळे महामंडळाने मागील २ वर्षात कोणकोणते प्रकल्प उभारले आहेत तसेच २६ प्रकल्पाबाबत केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस दोन महिन्यांच्या आत पाठविण्यात यावी, अशी समिती शिफारस करीत आहे.

मुंबई-पुणे द्रुतगती महामार्गाच्या पायाभूत सुविधा प्रकल्पास मान्यता देण्यात आली असून वित्तीय निविदा मागविण्याची प्रक्रिया सुरू आहे. तथापि वन विभागाच्या जमिनीचे भूसंपादन अद्याप बाकी आहे. सबब, वन विभागाच्या जमिनीचे भूसंपादन करण्याची आणि पर्यावरण विभागाची मान्यता घेण्याची कार्यवाही लवकरात-लवकर करण्यात यावी. त्याचप्रमाणे वित्तीय निविदा प्रक्रिया त्वरित पूर्ण करून शासनासमवेत करारनामा करण्यात यावा व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीला दोन महिन्यांच्या आत पाठविण्यात यावा, अशी समिती शिफारस करीत आहे.

दोन. प्रकल्पांची अंमलबजावणी व नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्ते सुधारणा प्रकल्प :-

२.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या प्रकरण क्रमांक २ मधील परिच्छेद क्रमांक २.१०.१ व २.१०.२ मध्ये “प्रकल्पांची अंमलबजावणी व नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्ते सुधारणा प्रकल्प” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, कंपनीने विविध टप्प्यात स्वतः १८ प्रकल्प व ०८ प्रकल्प बांधा, वापरा हस्तांतरित करा या तत्वावर अंमलबजावणी केले होते. कंपनीने अंमलबजावणी केलेल्या प्रत्येक प्रकल्पामध्ये कामाचे विविध विभाग / घटक होते व त्यासाठी स्वतंत्र करार करण्यात आले होते.

प्रकल्पाचे पूर्ण केलेले भाग/घटक

कंपनीने मार्च, २०१४ पर्यंत १८ प्रकल्पांच्या विविध भाग/घटकांवर एकूण रु.८,२००.६६ कोटी खर्च केला होता. पूर्ण झालेल्या १२ प्रकल्पांच्या विविध घटकांवर कंपनीने रु.१,६१५ कोटी खर्च केले होते. लेखापरीक्षणाने निवड केलेल्या चार प्रकल्पांच्या पूर्ण झालेल्या भाग / घटकांवर रु.२५४.५३ कोटी खर्च केला होता. या संदर्भात लेखापरीक्षणाच्या निदर्शनास खालील बाबी आढळून आल्या.

नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्ते सुधारणा प्रकल्प

मेसर्स ली असोसिएट या सल्लागाराने केलेल्या (१९९८) वाहतूक विश्लेषण व सफलक्षमता अभ्यासाच्या आधारावर महाराष्ट्र शासनाने नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्त्याची (अंदाजे ७०० किलोमीटर) सुधारणा करण्याचे ठरविले (डिसेंबर, १९९९) होते. हे काम १३ विभागामध्ये व १९ गड्ड्यांमध्ये विभागण्यात आले होते. महाराष्ट्र शासनाने (जून, २००२) कंपनीला हा सुधारणा प्रकल्प सार्वजनिक खाजगी सहभागामार्फत अंमलबजावणी करून व रस्त्यावरील १३ टोल वसुली केंद्रामार्फत २७ वर्षांच्या कालावधीसाठी टोल वसुली करण्यासाठी प्राधिकृत केले होते. या संपुर्ण प्रकल्पाची किंमत रु. ७०० कोटी अंदाजित करण्यात आली होती व प्रतिवर्ष १९३ कोटी टोल उत्पन्न अंदाजित धरून प्रकल्प सफलक्षमता म्हणून निर्धारित करण्यात आला होता. कंपनीने ६०० किलोमीटर लांबीचा रस्ता सुधारणा प्रकल्प विविध टप्प्यांमध्ये जून, २००४ ते मार्च, २०१४ या कालावधीमध्ये अंमलबजावणी केला व त्यावर एकंदर झालेला खर्च रु. ७६५.९४ कोटी होता. परंतु त्यापैकी ६.७२ किलोमीटरचे पॅकेज क्रमांक १३ मधील (लासुर ते वैजापूर, जिल्हा औरंगाबाद) काम जमीनीच्या वादामुळे प्रलंबित होते (नोव्हेंबर, २०१४). उर्वरित ८२.२९ किलोमीटरच्या रस्त्याचे बांधकाम सार्वजनिक बांधकाम विभागाने केले होते व लहुकी (जालना जवळ) टोल केंद्राचे टोल वसुली हक्क स्वतःकडे राखून ठेवला होता. या संदर्भानुसार लेखापरीक्षणाच्या निदर्शनात खालील बाबी आढळून आल्या.

कंपनीने ऑक्टोबर, २००४ व डिसेंबर, २००९ या कालावधीत नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबईचा एक भाग म्हणून ८१.६३ किलोमीटर लांबीचा रस्ता एकुण रु.८४.५० कोटी खर्चून (तळेगांव-कारंजा) पूर्ण केला होता. या रस्त्यावर टोल सुरू करता आला नाही कारण पुढचा पट्टा (स्ट्रेच) पूर्ण होईपर्यंत अगोदरचा सन २००४ मध्ये पूर्ण झालेला रस्ता वाहतुकीसाठी चांगल्या अवस्थेमध्ये राहिला नव्हता. अशाप्रकारे वैजापूर-पुणतांबा फाटा हा भाग ३१ किलोमीटर लांबीचा रस्ता (सानवस्टर टोल स्टेशन) डिसेंबर, २००५ ते मार्च, २००९ या कालावधीत पूर्ण करण्यात आला होता परंतु रस्ता वाहन वाहतुकीसाठी योग्य नसल्यामुळे टोल सुरू करण्यात आला नव्हता.

टोल वसुली अंदाजीत टोल पेक्षा कमी झाल्यामुळे प्रकल्प सफलक्षम होत नव्हता पूर्ण झालेल्या रस्त्यावरील सन २००२-०३ ते २००७-०८ या कालावधीतील टोल वसुली रु.२९.०२ कोटी एवढी होती. हा प्रकल्प ३० वर्षासाठी कार्यान्वित ठेवण्याचे दृष्टीसमोर ठेऊन कंपनीने कार्यचालन तोटा रु.२,२७१.३३ कोटी (सध्याचे निव्वळ मूल्य) अंदाजित केला होता (मार्च, २००८) व त्यामुळे प्रकल्प बांधा, वापरा व हस्तांतरित करा या तत्वावर चालविण्यासाठी निविदा मागविल्या (जानेवारी, २००९) व सफलक्षमता अंतर निधी पुरवठा (व्हायबेलिटी गॅप फंडिंग) रु.१०४० कोटीचा देकार मिळाला. परंतु महाराष्ट्र शासनाने वित्तीय अडचणीमुळे निधी देण्याबाबत आपली असमर्थता दर्शविली (ऑक्टोबर, २००९) कंपनीने प्रकल्पांच्या आठ टोल वसुली केंद्राचे काम सुरूच ठेवले व मार्च २०१४ पर्यंत रु.२२५.८२ कोटी टोल वसुली केला होता व प्रकल्पांच्या देखभालीवर रु.९७.२१ कोटी खर्च केला होता.

महाराष्ट्र शासनाने नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्त्यावरील सर्व टोल वसुली केंद्रे १ जुलै, २०१४ पासून बंद करण्याचा निर्णय (जून, २०१४) घेतला होता. टोल केंद्रे बंद करण्याची कारणे मागवून सुद्धा महाराष्ट्र शासनाने सादर केली नव्हती (डिसेंबर, २०१४) कंपनीने उर्वरित प्रकल्प किंमत व्याज, प्रशासकीय खर्च व अंतर्गत परतावा दर १२ टक्के प्रतिवर्ष विचारात घेवुन रु.१,७९५ कोटी वसुली करण्यासाठी एक प्रस्ताव महाराष्ट्र शासनाला सादर (जून, २०१४) केला होता त्यावर महाराष्ट्र शासनाचा अंतिम निर्णय प्रलंबीत होता (डिसेंबर, २०१४) अशारितीने रु.१,७९५ कोटीचा निधी विना मोबदला अडकुन पडला होता.

२.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की,

परिच्छेदाची सध्यस्थिती खालीलप्रमाणे.

१. तळेगाव कारंजा या रस्त्याचे काम (८१.६३ किमी) दोन गड्ड्यात करण्यात आले (Package III A and Package III B) दोन्ही रस्त्याची लांबी व त्यावर करण्यात आलेल्या खर्चाचे आकडे खालील प्रमाणे आहेत.

गड्डा नं.	रस्ते विभाग	रस्त्याची लांबी	खर्च केलेली रक्कम (कोटी मध्ये)	कंत्राटदार	कामपुर्ण झाल्याच्या दिनांक
III अ	तळेगाव ते शिंगनापूर १३५/८०० १६८/००	३२.१३	२४.४७	मे. सुप्रिम असफालटडी इन्फ्रास्ट्रक्चर	१५.११.२००७
III ब	शिंगनापूर ते कारंजा १६८/०० २१५/५००	४४.९६	३५.३९	शिंगनापूर ते इन्फ्रास्ट्रक्चर अश्विनी	३१.१०.२००४

२. नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्ता सुधारणे अंतर्गत वैजापूर ते पुणतांबा फाटा (३१ किमी) रस्त्याचे काम या कार्यालयामार्फत हाती घेण्यात आले. सदर ३१ किमी पैकी ३० कि.मी. चे काम सन २००५ मध्ये पुर्ण केले आहे आणि केवळ १ किमीचे काम स्थानिक कारणामुळे पुर्ण होऊ शकले नाही. सदर अडचणीमुळे या रस्त्यावरील वाहतूक वर्दळ सुरू झाली नाही. सदर १ कि.मी. चे काम सन २०१० मध्ये पुर्ण करण्यात आले आहे. सन २००५ ते २००९ दरम्यान पुर्ण झालेले ३० कि.मी. चे काम. काही अंशी ना दुरुस्त झाले व शासकीय अधिसूचना निर्गमित न झाल्याने सुरू करता आले नाही. लेखापरिक्षकांच्या मते सन २००४ मध्ये पुर्ण झालेल्या रस्त्याचा भाग हा वाहतूकीसाठी सुस्थितीत (unmotorable) राहिलेला नाही. सन २००५ ते २००९ दरम्यान रस्ता सुधारणेचे काम पुर्ण होई पर्यंत सन २००४ मध्ये पुर्ण झालेल्या रस्त्याचे काम वाहतूकीसाठी सुस्थितीत राहिलेला नाही व त्यामुळे सदरच्या ठिकाणी रस्ता नादुरुस्त झाल्यामुळे पथकर वसुली सुरू करता आलेली नाही, हे लेखापरिक्षकांचे (Audit) मत बरोबर नाही कारण उर्वरीत लांबीमध्ये खालील तक्त्यात दर्शविल्यानुसार पथकर वसुली प्रगतित आहे. रस्त्याची लांबी निहाय पथकर स्थानकाचे नांव व पथकर वसुली सुरू केल्याचा दिनांक दर्शविणारा तक्ता खालील प्रमाणे आहे.

अ.क्र.	पथकर स्थानकाचे नांव	पथकर सूरू केल्याचा दिनांक
१.	नागपूर-बोरी-तुळजापूर रोड, अमरावती रस्त्यावरील केळझरी पथकर स्थानक (५१/४००)	०१.०७.२००१
२.	वर्धा-पुलगांव भागातील कि.७७.७०० मधील पथकर स्थानक (नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्ता सुधारणा करणे प्रकल्पाचा भाग)	१९.१२.२००६
३.	नागझरी-खेरडा-कारंजा रोडवरील पथकर स्थानक (कि.मी.१७६.५४०)	३०.०५.२००७
४.	कारंजा-मालेगांव रस्त्यावरील कि.मी.२३६/०० वरील शेवटी येथील पथकर स्थानक (नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्ता सुधारणा करणे प्रकल्पाचा भाग)	०९.०९.२००८
५.	मालेगांव-मेहकर, अमरावती रस्त्यावरील कि.मी.२८७/८५० वरील पथकर स्थानक	०७.०६.२००२
६.	सुलतानपूर-मेहकर रस्त्यावरील वाहतूक वर्दळीवर कि.मी.०/० ते ९/० वरील पथकर स्थानक व सुलतानपूर- दुसरबीड, बुलढाना जिल्हा हद्द (कि.मी.३६३/६५०) येथील कि.मी.०/० ते २५/४०० वरील पथकर स्थानक	०५.०१.२००३

मात्र उपरोक्त भागात प्रस्तावित पथकर स्थानका संबंधी अधिसूचना निर्गमित न झाल्याने पथकर वसुली सूरू करता आली नाही.

कंपनीने दिनांक २३.०६.२०१४ रोजी रु.१७४५ कोटी व्याजासह (परतावा - Buy Back) परत करण्यासाठीचा प्रस्ताव महाराष्ट्र शासनाकडे सादर केला आहे (प्रत सोबत जोडली आहे).

२.३ याप्रकरणी शासनाने असे अभिप्राय व्यक्त केले की, महामंडळाच्या अभिप्रायाशी शासन सहमत आहे.

२.४ सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या उपरोक्त लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने प्रधान सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग तसेच महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक ७ नोव्हेंबर, २०१७ रोजी साक्ष घेतली.

साक्षीमध्ये महालेखाकारांनी विचारणा केली की, कंपनीद्वारे नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई या महामार्गावरील (तळेगांव-कारंजा) या रस्त्याचे ८१.६३ कि.मी. काम माहे ऑक्टोबर, २००४ व डिसेंबर, २००९ मध्ये ८४.५० कोटी रूपयांचे घेण्यात आले. तथापि, सन २००४ मध्ये पूर्ण झालेला रस्ता वाहतूकीस अयोग्य असल्यामुळे त्यावर टोल आकारता आला नाही. तसेच वैजापूर-पुणतांबा हा ३१ कि.मी. रस्ता माहे डिसेंबर, २००५ व मार्च, २००९ मध्ये पूर्ण करण्यात येऊनही तो वाहतूकीस अयोग्य असल्यामुळे त्यावर टोल आकारता आला नाही. परिणामी अंदाजित रक्कमेपेक्षा कमी टोल वसुली झाली आहे. एचबी १६२४-२

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, यामध्ये ३० किलोमिटरच्या बाबतीत स्थानिक पातळीवर विरोध असल्यामुळे सन २०१० पर्यंत काम पूर्ण होऊ शकले नाही परिणामी त्या स्त्यावर तोपर्यंत खडे पडल्यामुळे रस्त्यावर टोल सुरू करण्यास विलंब झाला. तदनंतर शासनाने तो संपूर्ण रस्ता सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडे वर्ग केल्यामुळे आता महामंडळाला या टोलच्या संबंधात नुकसान भरपाई शासनाकडून येणे शिल्लक आहे

यावर समितीने विचारणा केली की, सन २००४ मध्ये ३० कि.मी. रस्त्याचे काम पूर्ण झाले होते. फक्त १ कि.मी.चे काम शिल्लक राहिले होते. ते काम महामंडळाने सन २००९ मध्ये पूर्ण केले. या ठिकाणी महालेखाकारांच्या परिच्छेदामध्ये असे नमूद केले आहे की, हा रस्ता वाहतूकीस योग्य नसल्यामुळे टोल वसूल करता आला नाही. उत्तरामध्ये महामंडळाने असे नमूद केले की, पथकर वसुली प्रगतीत आहे. त्यानंतर महामंडळाने असे नमूद केले की, उपरोक्त भागात प्रस्तावित पथकर स्थानकासंबंधी अधिसूचना निर्गमित न झाल्याने पथकर वसुली सुरू करता आली नाही. तळेगांव-कारंजा सुद्धा यामध्ये येतो या दोन्ही बाबींमध्ये विसंगती आढळून येते. वास्तविक असे निदर्शनास येते की, रस्ता वाहतूकीस अयोग्य होता त्यामुळे अधिसूचना निघाली नाही या प्रश्नाचे नेमके उत्तर काय आहे.

यावर महामंडळाच्या सह व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, तळेगांव-कारंजा या ८१.६३ कि.मी. रस्त्याचे काम दोन टप्प्यामध्ये हाती घेतले होते. एक म्हणजे तळेगांव ते शिंगणापूर, लांबी ३२.१३ कि.मी. आणि दुसरा टप्पा म्हणजे शिंगणापूर ते कारंजा, लांबी ४४ कि.मी. त्यापैकी वैजापूर ते पुणतांबा फाटा या ३१ कि.मी.च्या कामापैकी ३० कि.मी.चे काम सन २००५-०९ मध्ये पूर्ण झाले आणि राहिलेल्या १ कि.मी.चे काम सन २०१० मध्ये पूर्ण झाले. यापूर्वी झालेल्या रस्त्याच्या कामाचा दर्जा योग्य नव्हता. त्या रस्त्याचा पृष्ठ भाग खराब झाल्यामुळे हा रस्ता वाहतूकीस योग्य नसल्यामुळे टोल वसुलीचे काम सुरू करता आले नाही.

यावर समितीने विचारणा केली की, ज्या रस्त्याचे काम खराब झाले होते त्यासंबंधी संबंधित कंत्राटदारावर कोणती कारवाई केली आहे. त्या रस्त्याची तपासणी महामंडळाने त्यावेळी गुणवत्ता नियंत्रण विभागामार्फत तपासली होती काय, त्यावर डिफेक्ट लायबिलिटी पिरीएड निश्चित केला होता काय. कारण त्या रस्त्यावरून कोणतीही वाहतूक सुरू झाली नसतांना तो रस्ता आपोआपच खराब झाला आहे.

यावर सचिवांनी असे सांगितले की, रस्त्याचे काम सन २००४ मध्ये पूर्ण झाले. रस्त्याचा डिफेक्ट लायबिलिटी कालावधी २ वर्षांचा असतो. दुसऱ्या टप्प्याचे काम सन २००९ मध्ये पूर्ण झाले. डिफेक्ट लायबिलिटी कालावधी संपल्यानंतर त्या रस्त्याचा दर्जा खराब झाला होता. या संपूर्ण ८१ कि.मी रस्त्याचे पूर्वी झालेले काम चांगले नसल्यामुळे त्यावर टोल आकारण्यात आला नाही. महामंडळाने ८ टोलनाक्यांवर टोल वसुली सुरू केली होती व त्यातून जवळ जवळ २२५ कोटी रुपयांची टोल वसुली त्या प्रकल्पावर

करण्यात आली आहे तथापि, शासनाने सन २०१४ मध्ये या रस्त्यावरील सर्व टोल वसूल करण्याचा निर्णय घेतला. त्याप्रमाणे दिनांक १ जुलै, २०१४ पासून पथकर वसुली बंद झाली आहे.

यावर समितीने विचारणा केली की, रस्त्याचा दर्जा चांगला नव्हता हे महामंडळाला मान्य आहे. जेव्हा आपण रस्ता तयार करतो तेव्हाच हे लक्षात यायला हवे होते. आपला हा ७०० कि.मी.चा रस्ता असूनही तेवढा वाहतूक योग्य नाही. याच रस्त्याला समांतर नागपूर मुंबई समृद्धी एक्सप्रेस वे आहे.

यावर विभागाच्या सचिवांनी खुलासा केला की, यामध्ये जो ८१ कि.मी.चा रस्ता आहे. त्यापैकी ३० कि.मी.च्या रस्त्यासंबंधी या ठिकाणी भाष्य करण्यात आले आहे आता हा रस्ता राष्ट्रीय महामार्गामध्ये रुपांतरित झाला आहे. राष्ट्रीय महामार्ग उभारण्यासाठी जी जागा संपादित करायला हवी असते ती आपण त्यावेळीच संपादित केली आहे आणि त्यामुळे हा राष्ट्रीय महामार्ग होऊ शकला. या ३० कि.मी.च्या रस्त्यावर त्या ५ वर्षात टोल वसूल करता आला नाही म्हणून त्याची दुरवस्था झाली. कारण कोणत्याही रस्त्यावर जेव्हा आपण टोल वसूल करीत नाही तोपर्यंत त्यामध्ये गुंतवणूक होत नाही.

तदनंतर समितीने विचारणा केली की, या ठिकाणी विभागाने असे म्हटले आहे की, तो रस्ता दोन ते अडीच कि.मी. चांगला नसल्यामुळे त्यावर टोल वसुली करण्यात आली नाही. आपण म्हणता त्यानुसार २ वर्षात या रस्त्याचे काम पूर्ण करण्यासाठी कालमर्यादा होती. प्रत्यक्षात सन २००४ ते २००९ या ४ वर्षात तो रस्ता पूर्ण झाला. यामध्ये सुद्धा काही तफावत दिसते. कारण हा रस्ता करताना सुद्धा विलंब झाला आहे याबद्दलही संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित केली पाहिजे. कारण या विलंबामुळे डी.एस.आर.चे दर वाढून प्रकल्पाची किंमत सुद्धा वाढली आहे. या दृष्टीने कोणावर जबाबदारी निश्चित केली आहे काय,

यावर सचिवांनी खुलासा केला की, त्यावेळी १ कि.मी.चा रस्ताच पूर्ण करता आला नव्हता. कारण तेथे स्थानिक लोकांचाही विरोध होता. तसेच १ कि.मी.चा रस्ता अत्यंत खराब होता. त्याचे काम झाले नव्हते. मात्र ३० कि.मी. रस्त्याचे काम पूर्ण झालेले असल्यामुळे त्या रस्त्यावरून वाहतूक सुरू होती.

यावर समितीने विचारणा केली की, म्हणजे १ कि.मी.चा रस्ता खराब होता तरी सुद्धा त्यावरून वाहतूक सुरू होती. या रस्त्याचे मेन्टेनन्सही केले नाही. हा कंत्राटदार कोण होता, कारण त्याच्याकडे इतरही काम होते. यामध्ये अशी तफावत दिसते की, हे काम २ वर्षात पूर्ण करावयाचे होते तर त्यासाठी ४ वर्षांचा कालावधी लागला आहे. त्यानंतर १ कि.मी. रस्ता पूर्ण करण्यासाठी आणखी १ वर्ष लागले आहे. या बाबतीत संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित केली किंवा नाही हे पाहणे विभागाचे काम आहे. ज्यावेळी हे काम झाले त्यावेळी जे अधिकारी कार्यरत होते त्यांच्यावर जबाबदारी निश्चित केली पाहिजे. आपण जर १ कि.मी. रस्त्याचे काम वेळेत पूर्ण केले असते तर त्यातून किती टोल वसुली झाली असती व महामंडळाला किती उत्पन्न मिळू शकले असते. यावर विभागाच्या सचिवांनी खुलासा केला की, त्यावेळच्या दरानुसार आपण विचार केला तर साधारणपणे २४ ते २५ कोटी रुपये मिळू शकले असते.

एचबी १६२४-२अ

तळेगांव ते शिंगणापूर हा ३२ कि.मी.चा रस्ता आहे. हा टोल बंद केल्यामुळे महामंडळाला जवळपास १७.९५ कोटी रुपयांचा तोटा झाला असून ती नुकसानभरपाई मिळावी म्हणून महामंडळाने शासनाकडे तसा प्रस्ताव पाठविला आहे. कारण यामध्ये ३० वर्षांचा सवलत कालावधी नमूद आहे. या प्रकल्पाचे बांधकाम पूर्ण केल्यानंतर जर पथकर वसुली झाली असती तर महामंडळाचे पैसे वसूल झाले असते. मात्र दरम्यानच्या काळामध्ये शासनाने निर्णय घेऊन हा पथकर बंद केला आहे. त्यामुळे त्यावरील बांधकामाचा खर्च वसूल झालेला नाही.

यावर समितीने विचारणा केली की, किती टक्के बांधकाम पूर्ण झाल्यानंतर टोल वसूल करता येतो, यावर विभागाच्या सचिवांनी खुलासा केला की, ९० टक्के बांधकाम पूर्ण झाल्यानंतर टोल वसूल करता येतो.

यावर समितीने पृच्छा केली की, ९० टक्के काम पूर्ण झाल्यानंतर टोल वसूली सुरू का करण्यात आली नाही, सन २००४ मध्ये उक्त काम कंत्राटदारास देण्यात आले. त्याने सन २००९ पर्यंत विलंब लावला. सह व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, डिफेक्ट लायबिलिटी २ वर्षांची आहे. ती काम पूर्ण झाल्यानंतर सुरू होते. कंत्राटदाराने उक्त काम सन २०१० मध्ये पूर्ण केले. त्यानंतर टोल वसूल न केल्याने महामंडळाचे नुकसान झाले आहे. कंत्राटदारास परतावाही देण्यात येणार आहे. कंत्राटदारास जबाबदार न धरता त्याला संरक्षण देण्यात येत आहे.

यावर सचिवांनी खुलासा केला की, ९० टक्के काम पूर्ण झाले पाहिजे, त्याचा दर्जा चांगला असला पाहिजे. १०० कि.मी.चे रस्त्याचे काम असेल व ९० कि.मी. काम पूर्ण झाले व १० कि.मी.चे काम अपूर्ण असेल तर टोल वसूल करता येत नाही. परतावा महामंडळाला देण्यात येणार असून कंत्राटदाराला देण्यात येणार नाही. एनएचएआयच्या प्रकल्पांमध्ये टोल वसूली करताना ती काम पूर्ण झालेल्या कि.मी.नुसार करण्यात येते. तसेच सदरहू वसूली प्रती वाहन, प्रती फेरीनुसार करण्यात येते. महामंडळाला मात्र रस्ता पूर्ण होण्यापूर्वी पार्श्वअल सीओडी देता येत नसल्या कारणाने टोल वसूल करता येत नाही. त्यामुळे सदरहू रस्त्याचे ३१ कि.मी.चे काम पूर्ण झालेले नसल्याने टोल वसूली करता आली नाही. कन्सेशन व टोल ॲग्रीमेंट संदर्भात वेगवेगळे प्रयोग करण्यात आले. कन्सेशन ॲग्रीमेंटचा प्रकार सन २००४ मध्ये नवीन होता. त्यावेळी नाविन्यपूर्ण कन्सेशन ॲग्रीमेंट करण्यात आले होते. त्यानुसार कंत्राटदाराने रस्ता बांधून त्याचे पैसे टोलच्या माध्यमातून वसूल करावे, असे अपेक्षित होते.

यानंतर समितीने अशीही विचारणा केली की, बीओटी तत्वावर महामंडळाने बांधलेल्या रस्त्यांवर तातडीने टोल सुरू केला व पैसे वसूल केले. महामंडळाने एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रमांतर्गत शहरातील व महामार्गावरील रस्ते ज्या ठिकाणी स्वतः केले तेथे त्यांना टोल वसूल करता आला नाही. त्यामुळे मोठ्या प्रमाणात नुकसान झाले आहे. उक्त रस्त्याचे बांधकामासाठी शासनाकडे निधी नसल्याने

महामंडळाची स्थापना करण्यात आली आहे. मुलभूत व पायाभूत सुविधांचे २५ कोटी रुपयांपेक्षा अधिक रकमेचे प्रकल्प करण्याकरिता एमएसआरडीसी ही संकल्पना राबविण्यात आली आहे. उक्त संकल्पना अपयशी ठरली तर महामंडळ जो परतावा घेणार आहे त्यामध्ये कंत्राटदाराला काही रक्कम अदा करण्यात येणार आहे काय, यावर विभागाच्या सचिवांनी खुलासा केला की, शासनाकडून एमएसआडीसीला परतावा देण्यात येणार आहे. महामंडळाने कंत्राटदाराला करारानुसार पेमेंट केले आहे. यानंतर समितीने अशी पृच्छा केली की, ३ कंत्राटदाराला पेमेंट केल्यामुळे नुकसान झाले आहे. सन २०१४ नंतर टोल बंद झाले. त्यापूर्वी कंत्राटदाराकडून वसूली करावयाच्या पूर्वी त्यांना पेमेंट अदा करण्यात आले आहे. विलंबा प्रकरणी कंत्राटदाराला गृहीत धरता येणार नाही. उक्त रस्त्यावर सन २०१० ते २०१४ या कालावधीमध्ये टोल वसुली करण्यात आली आहे काय, यावर सहव्यवस्थापक यांनी खुलासा केला की, २२५ कोटी रुपये रक्कम टोलच्या माध्यमातून जमा झाली आहे. यावर समितीने निदेश दिले की, कंत्राटदाराने वेळेत रस्त्याचे काम पूर्ण केले नसल्याने टोल वसूल करता आला नाही. त्यामुळे नुकसान झाले आहे. सदरहू नुकसानीस जबाबदार कोण ? खाजगी ठेकेदार रस्त्यावर खडे असले तरी टोल वसुली सुरू असते व त्यामुळे लोक आंदोलन करीत असल्याचे अनेक वेळा निदर्शनास आले आहे. उक्त प्रकरणातील कंत्राटदाराला संरक्षण देण्याचा प्रयत्न झाला असून त्यामुळे संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित केली पाहिजे.

२.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात **“प्रकल्पांची अंमलबजावणी व नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्ते सुधारणा प्रकल्प”** या आक्षेपाबाबत शासनाने नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई (अंदाजे ७०० कि.मी.) सुधारणा प्रकल्प सार्वजनिक खाजगी सहभागामार्फत अंमलबजावणी करून या रस्त्यावरील १३ टोल नाके २७ वर्षांच्या कालावधी करीता प्राधिकृत केले आहे. कंपनीने माहे मार्च, २०१४ पर्यंत १८ प्रकल्पांच्या विविध भाग/ घटकांवर एकूण रुपये ८२००.६६ कोटी इतका खर्च केला आहे. शासनाने दिनांक १ जुलै, २०१४ पासून नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्त्यावरील टोल बंद करण्याचा निर्णय घेतल्यामुळे टोल वसूल करण्याचा प्रस्ताव शासनाकडे मान्यतेसाठी सादर केलेला असून अद्यापर्यंत प्रस्तावास मान्यता न मिळाल्याने १७९५ कोटी रुपयांचा निधी विनामोबदला अडकून पडला.

औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई या रस्त्याचे काम सन २००४ मध्ये पूर्ण झालेले असतांना रस्ता वाहतूकीस अयोग्य असल्यामुळे त्यावर टोल आकारता आला नाही तसेच वैजापूर-पुणतांबा रस्त्याचे काम पूर्ण असूनही तो वाहतूकीस अयोग्य असल्याने त्यावर टोल वसूल करता आला नाही. त्यामुळे अंदाजित रकमेपेक्षा कमी टोल वसुली झालेली आहे. महामंडळाची पथकर वसुली प्रगतीत आहे व प्रस्तावित पथकराबाबत अधिसूचना निर्गमित न झाल्याने पथकर वसुली करता आली नाही. या दोन्ही बाबींमध्ये विसंगती दिसून येत आहे, असे समितीचे मत आहे. तसेच ज्या रस्त्यावरून वाहतूक सुरू झाली नसतांना

तो रस्ता खराब झाला आहे त्यामुळे संबंधित कंत्राटदारावर कारवाई होणे आवश्यक आहे कारण ज्या रस्त्याचे काम २ वर्षांत पूर्ण करावयाचे असतांना त्यासाठी ४ वर्षांचा कालावधी लागला आहे. त्यामुळे रस्त्याच्या कामांच्या किमतीमध्ये वाढ झाली आहे. नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई या रस्त्यावरील तळेगांव -कारंजा या रस्त्याचे काम कंत्राटदाराने विहित कालावधीत पूर्ण न करणे व केलेले काम हे निकृष्ट दर्जाचे केल्यामुळे तो वाहतुकीस अयोग्य असल्यामुळे त्यावर टोल वसुली करता आली नाही, असेही समितीच्या निदर्शनास आले.

औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई व वैजापूर-पुणतांबा या रस्त्याची कामे वाहतुकीस अयोग्य असल्याने त्यावर टोल वसूल करता आला नाही. तसेच त्या रस्त्यावर वाहतूक सुरू झाली नसतांना तो रस्ता खराब झालेला असून सदर रस्त्यांची कामे २ वर्षांत पूर्ण न करता त्यासाठी ४ वर्षांचा कालावधी लागलेला आहे. सबब, संबंधित कंत्राटदाराने रस्त्याचे काम विहित वेळेत पूर्ण न केल्याने शासनाच्या निधीचा अपव्यय झाला आहे व कंत्राटदाराला दिलेले पैसे वसूल करता आले नाही. त्यामुळे रस्त्याचे काम विलंबाने पूर्ण केल्याबद्दल संबंधित कंत्राटदार व त्याकडे दुर्लक्ष करणाऱ्या संबंधित अधिकारी यांची चौकशी करून त्यांच्याविरुद्ध कारवाई करण्यात यावी व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल दोन महिन्यांच्या आत समितीस सादर करावा, अशी शिफारस करित आहे.

तीन – प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागारांना जादा प्रदान :-

३.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या प्रकरण क्रमांक २ मधील परिच्छेद क्रमांक २.१०.३ मध्ये “प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागारांना जादा प्रदान” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, कंपनी निविदा प्रक्रियेद्वारे प्रकल्पांच्या प्रत्येक विभाग / घटकांचे काम अंमलबजावणीत करण्यासाठी प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागारांची नियुक्ती करते. दोन (मेसर्स घेरजी इस्टर्न लिमिटेड, मुंबई (जादा प्रदान रु.३.८१ लाख) व मेसर्स टेक्नोजेम कन्सलटन्ट प्रायव्हेट लिमिटेड (जादा प्रदान रु.१९.७२ लाख) प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागारांबरोबर केलेल्या करारांनुसार (एप्रिल २००८ / एप्रिल २०१०) एका प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागाराला ठोक रक्कम (रु.९३.५० लाख) व दुसऱ्या प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागाराला प्रकल्पांच्या अंदाजित खर्चाच्या (रु.२५ कोटी) २.४९ टक्के दराने शुल्क प्रदान करावयाचे होते. परंतु लेखापरीक्षणाच्या असे निदर्शनास आले की द्यावयाचे शुल्क ठोक रक्कम / निविदांमध्ये दिलेला अंदाजित खर्च यावर नियमित न करता प्रत्यक्ष झालेल्या खर्चावर प्रदान करण्यात आले होते. परिणामस्वरूप दोन प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागारांना रु.२३.५३ लाखांचे जादा प्रदान करण्यात आले होते. कंपनीच्या नागपूर प्रकल्प कार्यालयाने म्हटले (जून २०१४) होते की जर प्रकल्प खर्च कमी झाला व ती सल्लागाराला द्यावयाची रक्कम अंदाजित खर्चाच्या आधारावर नियंत्रित केली असती तर ती तेवढीच राहिली असती. त्यामुळे देय शुल्क प्रत्यक्ष केलेल्या खर्चाच्या आधारावर प्रदान करण्यात आले होते. हे उत्तर समर्थनीय नव्हते कारण प्रत्यक्ष प्रकल्प खर्च निविदेमध्ये अंदाजित केलेल्या खर्चापेक्षा जास्त होता व शुल्क निविदेमध्ये दिलेल्या अंदाजित खर्चावरच मर्यादित करणे आवश्यक होते.

३.२ या प्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की,

(अ) मेसर्स घेरजी इस्ट्रन मर्या. प्रकल्प सल्लागार यांना करण्यात आलेले प्रदान (रु. ९३.५० लक्ष चे ठोक रक्कमी कंत्राट

उक्त प्रकल्प सल्लागार यांना कंत्राटानुसार अनुज्ञेय रक्कमा आणि प्रत्यक्षात झालेल्या प्रदानाची माहिती खालील तक्त्यात तपशिलवार नमूद आहे.

अ. क्र.	प्रकल्पशुल्क बाबनिहाय	कंत्राटप्रमाणे	प्रत्यक्ष प्रदान	फरक	फरकाची कारणे
१.	निविदापूर्व बाबीसाठी १५ टक्के	१४०२५००	१४०२५००	निरंक	...
२.	निविदानिश्चिती नंतर (बांधकामाचे कंत्राटात) चा कालावधीत द्यावयाचे शुल्क - एकूण शुल्क च्या ७० टक्के	६५४५०००	६९२६०१९	३८१०१९	
३.	(अ) दर माह दराने द्यावयाचे शुल्क ६० टक्के (बांधकामाच्या	३९२७०००	४१२३२६७	१९६२६७	बांधकामाच्या कंत्राटाचा कालावधी दोन महिन्याने कंत्राटाच्या कालावधीत) वाढवून दिल्यामुळे
	(ब) बांधकामाची प्रगतीच्या प्रमाणात द्यावयाचे शुल्क ४० टक्के	२६१८०००	२८०२७५२	१८४७५२	एक्स्ट्रा ऑयटम रेट लिस्ट मंजूर झाल्यामुळे
	(क) दोषनिवारणाचा कालावधी लिस्ट मंजूर झाल्यामुळे	१४०२५००	१४०२५००	फरक नाही	-
	एकूण	९३५००००	९७३१०१९	३८१०१९	

निविदा ठोक शुल्क तत्वावर मागविण्यात आल्या होत्या. मेसर्स घेरजी इस्ट्रन मर्या. यांची रु. ९३.५० लक्ष किमतीची निविदा स्विकारण्यात आली होती. एकूण शुल्कातून १५ टक्के म्हणजे रु. १४.०२ लक्ष शुल्क निविदा प्रक्रिया पूर्वीच्या कार्यवाहीसाठी आणि उर्वरित ८५ टक्के शुल्क निविदानिश्चिती

नंतरच्या कार्यवाही करीता होती. निविदा निश्चिती नंतरच्या कार्यवाहीसाठी देय शुल्काची फोड - बांधकामाच्या कालावधीत ७० टक्के (रु.६५.४५ लक्ष) (रु. ३९.२७ लक्ष बांधकामाचा कालावधीत आणि रु. २६.१८ लक्ष बांधकामाच्या प्रगतीच्या क्रमाने एकूण रु. ६५.४५ लक्ष); अंतिम देयक तयार करून सादर झाल्यानंतर ५ टक्के, दोषनिवारणाच्या कालावधीत ५ टक्के आणि प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागाराचे कंत्राट संपुष्टात आल्या नंतर ५ टक्के (असे एकूण ८५ टक्के) या प्रमाणे होती. वरील तालिके अनुसार प्रकल्प सल्लागार यांची निविदा किंमत आणि प्रत्यक्ष झालेले प्रदान या मधील फरक रु. ३,८१,०१९ एवढा आहे. बांधकामाच्या कंत्राटाचा कालावधी दोन महिन्याने वाढल्यामुळे आणि अतिरिक्त कामे केल्यामुळे प्रत्यक्षात प्रदानात वाढ झाली आहे. (प्रकल्प सल्लागार यांची निविदाची प्रत संलग्न आहे).

(ब) मेसर्स टेकनोजेम कन्सलटंट, ठाणे (पश्चिम)

प्रकल्प सल्लागार यांना करण्यात आलेले प्रदान प्रकरणी

अ.क्र.	प्रकल्प शुल्क बाबनिहाय	कंत्राट प्रमाणे	प्रत्यक्ष प्रदान	फरक
१	निविदापूर्व कार्यवाहीचे शुल्क	१४९००००	१४९००००	-
२	बांधकामाची निविदा निश्चिती नंतरच्या कार्यवाहीसाठी (स्विकृत निविदा ची अंदाजपत्रकीय किंमतीवर २.४९ टक्के या प्रमाणे	६२२५०००	८१९७०००	
एकूण		७७१५०००	९६८७०००	१९७२०००

मे. टेकनोजेम कन्सलटंट प्रा. लि. यांची निविदा ठोक शुल्क तत्वावर होती (खालीलप्रमाणे)

- (१) निविदा पूर्व सल्ला / विचारविनिमय साठी : रु. १४९००००
- (२) बांधकामाचा कालावधीत : बांधकामाच्या अंदाजपत्रकीय किंमतीवर २.४९ टक्के या दराने (६० टक्के दर माह दराने बांधकामाचा कालावधीत आणि उर्वरित ४० टक्के बांधकामाच्या प्रगतीच्या प्रमाणात)

प्रकल्प सल्लागार यांच्या निविदेत निविदा पूर्व सल्ला / विचार विनिमयाचा कालावधी ५ महिने; बांधकामाचा कालावधी १८ महिने, आणि दोषनिवारणाचा कालावधी ३६ महिने असा नमूद होता. मुदत वाढ मुळे प्रकल्प सल्लागाराचा निविदेचा कालावधी वाढला आणि या वाढीव कालावधीत सल्लागार यांची सेवा प्रकल्प पूर्ण करण्यासाठी वापर करण्यात आली. यामुळे रु. ६२,२५,०००/- या प्रदानात (२.४९ टक्के या दराने अंदाजपत्रकीय किंमतीवर) वाढ झाली. बांधकामाच्या कालावधीत आणि दोषनिवारणाच्या कालावधीत द्यावयाचे शुल्क बांधकामाच्या अंदाजपत्रकीय किंमतीवर आधारित होते (सुलभ संदर्भासाठी निविदा प्रपत्र संलग्न करण्यात आले आहे).

निविदेतील Appendix-C/Sub-Paras-४ (iv) (a), ४(iv) (ड) तसेच ४(v) अनुसार बांधकामाचे कंत्राटासाठी मंजूर करण्यात आलेल्या मुदतवाढीच्या कालावधीत प्रकल्प सल्लागाराला मासिक शुल्क देणे अभिप्रेत आहे. तसेच उप परिच्छेद-४ अनुसार Progress related fee बांधकामाचे कंत्राट अंतर्गत झालेल्या बांधकामाच्या किमतीवर (भाववाढ आणि अगाऊ प्रदान सोडून) परिगणित करावयाचे असते. यामुळे झालेल्या बांधकामाची किंमत कंत्राटाच्या किंमतीहून जास्त असल्यास, प्रकल्प सल्लागाराला प्रगतीनुसार **(Progress related fee)** अंतर्गत जास्त शुल्क अनुज्ञेय असते.

३.३ याप्रकरणी शासनाने असे अभिप्राय व्यक्त केले की, महामंडळाच्या अभिप्रायाशी शासन सहमत आहे.

३.४ सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या उपरोक्त लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने प्रधान सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग तसेच महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक ७ नोव्हेंबर, २०१७ रोजी साक्ष घेतली.

साक्षीच्या वेळी परिच्छेद क्रमांक २.१०.३ मध्ये “प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागारांना जादा प्रदान” या आक्षेपासंदर्भात महालेखाकारांनी असे नमूद केले की, कंपनीने निविदेनंतरच्या प्रत्येक विभाग/घटकाच्या कामासाठी प्रकल्प सल्लागाराची नियुक्ती केली होती. माहे एप्रिल, २००८/एप्रिल, २०१० मध्ये दोन प्रकल्प सल्लागारांबरोबर केलेल्या करारानुसार एका सल्लागारास एकरकमी सल्लागार शुल्क रूपये ९३.५० लक्ष व दुसऱ्या सल्लागारास अंदाजित (२५ कोटी) रक्कमेवर २.४९ टक्के या दराने शुल्क देण्याचा करार करणे आवश्यक होते. लेखापरिक्षकाच्या असे निदर्शनास आले की, सल्लागार शुल्क एकरकमी/अंदाजित रकमेवर देणे आवश्यक असतांना ते झालेल्या कामावर देण्यात आल्यामुळे रू. २३.५३ लक्ष अधिकची रक्कम दोन प्रकल्प सल्लागारांना देण्यात आली.

यावर सह व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, दोन प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागारांच्या संदर्भात महालेखाकार कार्यालयाने आक्षेप काढला आहे त्यापैकी मेसर्स घेरजी इस्ट्रन मर्यादित प्रा.लि.यांची कंत्राट किंमत ९३.५० लक्ष रूपये होती व ९७.३१ लक्ष रूपये अदा करण्यात आले असून ३.८१ लक्ष रूपये अधिक रक्कम प्रदान करण्यात आली आहे. प्रकल्प किंमतीच्या ३.७४ टक्के प्रकल्प सल्लागाराची फी सर्व करासहीत होती. सदरहू कामाच्या निविदा पूर्व सल्ला / विचार विनिमयाचा कालावधी ५ महिने व बांधकामाचा कालावधी १८ महिने होता. कंत्राटदारास २ महिन्यांचा कालावधी वाढवून देण्यात आला. निविदेमध्ये वेळ संबंधित (टाईम रिलेटेड) ६० टक्के व प्रगती संबंधित (प्रोग्रेस रिलेटेड) ४० टक्के अशी तरतूद निविदेमध्ये आहे. कंत्राटाचा कालावधी २ महिने वाढल्याने प्रकल्प सल्लागाराचे शुल्क वाढले. त्यासंदर्भात निविदेमध्ये सूत्र दिले आहे की, “ ६०/१०० X amount quoted by the tender / total time for the tender” त्यावर प्रती महिना शुल्कानुसार प्रकल्प सल्लागाराला २ महिन्यांचे शुल्क अधिक देण्यात आले.

यावर समितीने अशी पृच्छा केली की, उक्त प्रकरणी कोणामुळे विलंब झाला, यावर सह व्यवस्थापकांनी असा खुलासा केला की, महामंडळामुळे विलंब झाला आहे. कंत्राटदारास बांधकाम कालावधी २ महिने वाढवून दिला गेला, त्यामध्ये कंत्राटदाराचा दोष नसल्याने त्याला मुदत वाढ देण्यात आली व त्या अनुषंगाने सल्लागास मुदत वाढ देण्यात आली.

यावर समितीने अशी विचारणा केली की, प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागारांची जबाबदारी कंत्राट वेळेत पूर्ण करून घेण्याची असते. कंत्राटदाराने कामामध्ये विलंब केला असेल तर प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागाराला अधिक रक्कम प्रदान करणे हे कोणत्याच निकषामध्ये बसत नाही. विलंब प्रकरणी कंत्राटदाराकडून सल्लागाराला प्रदान करण्यात आलेली अधिकची रक्कम वसूल करावयास पाहिजे होती.

यावर विभागीय सचिवांनी असे नमूद केले की, उक्त प्रकरणी कंत्राटदाराकडून अतिरिक्त काम करून घेण्यात आले होते. परंतु त्यांची माहिती आता उपलब्ध नाही. विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणामध्ये नमूद करण्यात आले आहे की, कंत्राटामध्ये अतिरिक्त कामांचा समावेश केल्यामुळे कंत्राटाचा कालावधी दोन महिने वाढवून द्यावा लागला आहे. सदरहू कालावधी वाढल्यामुळे प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागाराचा कालावधी वाढवून द्यावा लागला आहे.

यावर समितीने अशी पृच्छा केली की, प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागार प्रकल्पाचा संपूर्ण विकास प्रकल्प अहवाल (डीपीआर) तयार करतात. त्यांना प्रकल्पामध्ये शेवटपर्यंत कोणत्या बाबींचे बांधकाम करण्यात येणार आहे, याची माहिती असते. असे असताना अतिरिक्त काम कसे काय वाढले, विलंबामुळे अधिक रक्कम प्रदान करण्यात आली आहे की, कंत्राटदारामुळे विलंब झाला आहे. यावर सचिवांनी खुलासा केला की, अभियांत्रिकी काम करताना काही ठिकाणी दगड, मुरूम (रॉक्स, सॉफ्ट सॉईल) लागतो. ज्यावेळी प्रत्यक्ष कामास सुरूवात होते त्यावेळी अशा बाबी समोर येतात. त्यामुळे अतिरिक्त कामाची तरतूद निविदेच्या बाबीमध्ये (आयटममध्ये) ठेवण्यात येते. अतिरिक्त कामामुळे विलंब झाला आहे.

तदनंतर समितीने अशी विचारणा केली की, अतिरिक्त कामे कोणती होती, सदरहू कामांचा समावेश प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागारांनी अगोदर का केला नाही. प्रकल्प सल्लागाराची नियुक्ती प्रकल्पाची देखरेख करणे, त्यास गती देणे, तो पूर्ण करणे याकरिता करण्यात आलेली असते. उक्त विलंब प्रकरणी प्रकल्प सल्लागाराला जबाबदार धरण्यात यावे. यावर सह व्यवस्थापकांनी असा खुलासा केला की, टप्पा (पॅकेज) ७ च्या संदर्भात ११ हजारांची अतिरिक्त बाब मंजूर करण्यात आली होती. टप्पा (पॅकेज) ९ मध्ये ६ लाख ९९ हजार रुपयांचे अतिरिक्त काम मंजूर करण्यात आले आहे.

यावर समितीने अंदाजपत्रकाच्या किंमतीनुसार प्रकल्प सल्लागाराचे शुल्क ठरविण्यात आलेले असते. मे.घेरजी इस्ट्रन मर्या.प्रकल्प सल्लागार यांना राज्यातील सर्व कामांसाठी प्रकल्प सल्लागार म्हणून नियुक्त केले आहे काय अशी विचारणा केली असता, त्यावर सह व्यवस्थापकांनी खुलासा केला की, सदर प्रकल्प

सल्लागाराची फक्त एकाच कंत्राट प्रकरणी नियुक्त करण्यात आली आहे. वाशिम जिल्ह्यातील ५.३३ कि.मी. व मेहकर- बीड- सिदखेडराजा-जालना ६५ कि.मी. असे २५ कोटी रुपयांचे रस्त्याचे काम होते. या २५ कोटी रुपयांवर ३.७४ टक्के निविदा शुल्क होते. प्रत्यक्ष कामाच्या किंमतीमध्ये काही अतिरिक्त बाबी मंजूर केल्यामुळे वाढ झाली. त्याअनुषंगाने काम वाढल्यामुळे कंत्राटदारास मुदत वाढ देण्यात आली व पर्यायाने प्रकल्प सल्लागाराला वेळ संबंधित (टाईम रिलेटेड) शुल्क वाढवून द्यावे लागले.

तद्नंतर समितीने विचारणा केली की, महाराष्ट्र जीवन प्राधिकरणाच्या अमृत योजनेकरिता प्रकल्प सल्लागाराची नियुक्त करण्यात आली आहे. त्यामध्ये केंद्र शासन व राज्य शासनाचा हिस्सा आहे. सदरहू योजनेतील कामाचा अतिरिक्त खर्च संबंधित ठिकाणाच्या स्थानिक मंडळाने द्यावयाचा असतो. अंदाजपत्रकावर फी देणे, डीपीआर तयार करणे, प्रकल्पावर देखरेख करणे, निविदा प्रक्रिया राबविणे हे प्रकल्प सल्लागाराचे काम आहे. त्यामुळे प्रत्यक्ष कामाशी प्रकल्प सल्लागाराचा काही संबंध नसल्याने त्यांना प्रदान करण्यात आलेली रक्कम ही गंभीर चूक आहे. अंदाजपत्रकाच्या रकमेवर ठराविक टक्केवारीची रक्कम प्रकल्प सल्लागाराला द्यावी लागते.

सह व्यवस्थापकांनी असे नमूद केले की, अंदाजपत्रक तयार करणे, बोली कागदपत्रे (बिडींग डॉक्युमेंट) तयार करणे यास पूर्व निविदा कामे (प्री टेंडर अॅक्टीव्हिटी) म्हणतो त्यासाठी प्रकल्प सल्लागाराला वेगळे शुल्क देण्यात येते व बांधकामावरील देखरेखीसाठी वेगळे शुल्क देण्यात येते. प्रकल्प सल्लागाराची ऑफर एकूण प्रकल्प किंमतीच्या ३.७४ टक्के शुल्काची होती.

यावर समितीने अशी पृच्छा केली की, प्रकल्प सल्लागाराचे शुल्क निविदेच्या अंदाजपत्रकीय किंमतीवर होते. प्रत्यक्ष खर्चावर शुल्क देऊ केल्याचे कोठेही नमूद नाही. प्रकल्प सल्लागाराला आदेश देताना त्यामध्ये काय नमूद केले आहे? प्रकल्प सल्लागारानेच निविदा तयार करून दिली, त्यांनीच निविदेची रक्कम २५ कोटी रुपये निश्चित केली व त्या रकमेवर ३.७ टक्के शुल्क देऊ केले (ऑफर) प्रकल्प सल्लागारानेच प्रकल्प निरीक्षण करताना त्याची २५ कोटी रुपये किंमत वाढवून ३० कोटी रुपये केली आहे. म्हणून अतिरिक्त कामाचे शुल्क वाढीव रकमेवर प्रकल्प सल्लागाराला देण्यात आले. प्रकल्प सल्लागाराने अतिरिक्त कामे वाढविली असतील तर त्यास काळ्या यादीमध्ये टाकले पाहिजे. प्रकल्प सल्लागार केवळ सल्लागार आहे, त्यांना रक्कम वाढवून दिल्याचा मुद्दा महालेखाकारांनी उपस्थित केलेला आहे. सल्लागार कंपनीला प्रकल्प सल्लागार म्हणून नियुक्त केले त्यावेळी कार्यादेश (वर्क ऑर्डर) देताना अंदाजपत्रकीय किंमतीनुसार ठरविले होते की, प्रत्यक्ष किमतीवर ठरविले होते. निविदेमध्ये स्पष्ट नमूद केले आहे की, बांधकामाची निविदा निश्चितीनंतरच्या कार्यवाहीसाठी स्वीकृत अंदाजपत्रकीय किंमतीवर २.४९ टक्के आकारण्यात यावा. टेक्नोजेम्स या कंपनीला देखील नंतर दर वाढवून देण्यात आला.

यावर सह व्यवस्थापकांनी खुलासा केला की, टेक्नोजेम्स या कंपनीची पूर्व निविदा शुल्क (प्रिंटर फी) १४ लाख ९० हजार रुपये निश्चित करण्यात आली होती. निविदे नंतरच्या (पोस्ट टेंडर) कामासाठी अंदाजित खर्चाच्या २.४९ टक्के शुल्क ठरविण्यात आले होते. म्हणजेच बांधकाम करण्यासाठी जो खर्च येणार आहे त्यावर २.४९ टक्के शुल्क द्यावे लागणार होते. सुरूवातीला १८ महिन्यांचा कालावधी निश्चित केलेला होता. बांधकामाच्या कालावधीला दोन वेळा मुदतवाढ देण्यात आली. सक्षम प्राधिकारी (कॉम्प्युटर अॅथोरिटीने) यांनी ते मान्य केलेले होते द्वकामामधील विलंब किती झालेला आहे, तो प्रामाणिक (बोनाफाईड) आहे की नाही, हे तपासले आहे. कंत्राटामधील मुदत वाढीची अट वैध (कंडीशनमध्ये एक्सटेंशन व्हॅलिड) आहे की नाही, या सर्व गोष्टींचा विचार करून कंत्राटदाराला मुदतवाढ देण्यात आली. सुरूवातीला १८ महिन्यांचा कालावधी दि. ८ ऑक्टोबर २०१२ पर्यंतचा होता. दि. ३१ ऑक्टोबर २०१३ मध्ये मुदतवाढ दिली. तसेच दि. ३१ मे २०१४ रोजी मुदतवाढ दिली. पहिल्या १८ महिन्यांचे शुल्क ३१.७५ लाख रुपये होते. ३ महिने वाढल्यामुळे शुल्क वाढले. १.७६ लाख रुपये प्रति माह शुल्क होते. अशा प्रकारे एकूण रु. ३७ लाख इतकी रक्कम देय होते. घाऊक किंमत निर्देशांक (होलसेल प्राईस इंडेक्स) सुत्रानुसार एकूण ८६ लाख रुपयांचा होता. त्याच्या विरुद्ध (अगेन्स्ट) ८१ लाख रुपये दिलेले आहेत. निविदा अटीनुसार (टेंडर कंडीशन) ८६.३१ लाख येत होते.

यावर समितीने अशी पृच्छा केली की, स्वीकृत निविदा अंदाजपत्रकीय किमतीनुसार २.४९ टक्के असा उल्लेख का केलेला आहे, निविदा पूर्व किंमत योग्य दिली मात्र नंतर ६२ लाख रुपयांचे ८१ लाख रुपये दिले. यावर सह व्यवस्थापकांनी खुलासा केला की, वेळेच्या कालावधीसाठी (टाईम पिरियडसाठी) वेगळा खंड (क्लॉज) होता. कालावधी वाढला की किती दर वाढेल हे त्यात नमूद केले होते. या करिता सूत्र (फॉर्म्युला) दिलेले आहे. आंतरराष्ट्रीय पीडीक दस्तऐवज (इंटरनॅशनल पीडीक डॉक्युमेंट) विचारात घेऊन सल्लागाराची निवड केलेली आहे. सल्लागाराने स्पर्धात्मक निविदा भरलेली होती. ४० टक्के प्रगती संबंधित (प्रोग्रेस रिलेटेड) व ६० टक्के वेळ संबंधित (टाईम रिलेटेड) हा खंड (क्लॉज) आहे.

यावर समितीने अशी विचारणा केली की, विलंबाची कारणे काय आहेत, विलंबामुळे पैसे वाढले, यामुळे सर्व कंत्राटदारांना लाभ मिळाला आहे. विलंबाच्या संदर्भात जबाबदारी निश्चित करणे गरजेचे आहे. यावर सचिवांनी याप्रकरणी जबाबदारी निश्चित करून या संबंधी एक महिन्यात अहवाल सादर करू असे आश्वासित केले.

३.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात “प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागारांना जादा प्रदान” या आक्षेपाबाबत कंपनीने दोन निविदा प्रक्रियेद्वारे प्रकल्प कामाच्या अंमलबजावणीसाठी प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागारांची

नियुक्ती केली आहे त्यापैकी मे.घेरजी इस्ट्रून मर्यादित प्रा. लि. या कंपनीची कंत्राट किंमत ९३.५० लक्ष रुपये इतकी असतांना कंत्राटाचा कालावधीत दोन महिने वाढ झाल्याने प्रकल्प सल्लागाराचे शुल्क प्रकल्पाच्या अंदाजित खर्चाच्या २.४९ टक्के दराने नियमित करणे आवश्यक असतांना ते प्रत्यक्ष झालेल्या खर्चावर प्रदान करण्यात आले. तसेच टेक्नोजेम्स कंपनीची निविदा किंमत १४.९० लक्ष निश्चित करण्यात आली असून बांधकामांच्या कालावधीला दोन वेळा मुदतवाढ दिली असल्याने प्रकल्प सल्लागाराच्या शुल्कात वाढ झाली आहे.

समितीच्या असे निदर्शनास आले आहे की, अंदाजपत्रकावर फी देणे, डीपीआर तयार करणे, प्रकल्पावर देखरेख करणे, निविदा प्रक्रिया राबविणे हे प्रकल्प सल्लागाराचे काम आहे. त्यामुळे प्रत्यक्ष कामाशी प्रकल्प सल्लागाराचा संबंध येत नाही त्यामुळे त्यांना प्रदान करण्यात आलेली रक्कम ही गंभीर बाब आहे.

सबब, प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागाराची जबाबदारी कंत्राट वेळेत पूर्ण करून घेण्याची असतांना कंत्राटदाराने कामामध्ये विलंब केल्यामुळे कंत्राटदारांचा लाभ झाला आहे व प्रकल्प सल्लागाराला अधिकची रक्कम प्रदान करण्यात आलेली आहे ती रक्कम वसूल करण्यात यावी व कामामध्ये झालेल्या विलंबाप्रकरणी संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित करून कारवाई करण्यात यावी व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीस दोन महिन्यांच्या आत सादर करावा, अशी समिती शिफारस करीत आहे.

चार—विजेचे खांब / लाईन हलविण्याचा खर्च वसूल न करणे.—

४.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या प्रकरण क्रमांक २ मधील परिच्छेद क्रमांक २.१०.५ मध्ये “विजेचे खांब / लाईन हलविण्याचा खर्च वसूल न करणे” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, महाराष्ट्र शासनाने ठरविले (फेब्रुवारी, २००१/ फेब्रुवारी, २००२) प्रमाणे विद्युत खांब व लाईन हलविण्यासाठी खर्च एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रम, औरंगाबादसाठी ५० टक्के व एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रम, अमरावतीसाठी १०० टक्के खर्च महाराष्ट्र राज्य विद्युत वितरण कंपनी मर्यादितने (एमएसईडीसीएल) (पुर्वा श्रमीचे महाराष्ट्र राज्य विद्युत मंडळ) सोसायचा होता. कंपनीने विद्युत खांब / लाईन हलवण्यासाठी एकूण रु. १५.६२ कोटी खर्च केले होते (एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रम औरंगाबाद रु. १.९६ कोटी व एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रम, अमरावती रु. १३.६६ कोटी) लेखापरिक्षणाचा असे निदर्शनास आले की कंपनीने रु.१४.६४ कोटी (एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रम, औरंगाबाद ०.९८ कोटी व एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रम, अमरावती रु.१३.६६ कोटी) एमएसईडीसीएलकडून वसूल करण्यासाठी कोणताही दावा अद्याप दाखल केला नव्हता (ऑक्टोबर, २०१४)

व्यवस्थापनाने म्हटले (नोव्हेंबर, २०१४) होते की त्यांनी औरंगाबाद प्रकल्पासाठीचा दावा जुलै २०१४ मध्ये एमएसईडीसीएलकडे केला होता. परंतु अमरावती प्रकल्पासाठी रु.१३.६६ कोटीच्या वसुलीबाबत कंपनीने काहिही म्हटले नव्हते.

४.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, औरंगाबाद शहर एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रम अंतर्गत विद्युत खांब / वाहिन्या च्या स्थलांतरणाचा खर्च रु. १.९६ कोटी आहे. शासन निर्णयाप्रमाणे विद्युत खांबाच्या स्थलांतरणाच्या खर्चातील ५० टक्के खर्च रु. ०.९८ कोटी महाराष्ट्र राज्य विद्युत वितरण कंपनी मर्या. (एम.एस.ई.डी.सी.एल.) ला करावयाचा आहे. या बाबतीसाठी म.रा.र.वि. महामंडळ मर्या., औरंगाबाद शिबीर कार्यालयाने दि. २२.१०.२०१३, १२.०८.२०१४, १७.०४.२०१५ व २४.०८.२०१५ च्या पत्रान्वये “महाराष्ट्र राज्य विद्युत कंपनी” कडे वरील रक्कमेची मागणी केलेली असून पाठपुरावा सुरू आहे.

१. अमरावती शहर एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रम (रु. १४.६४ कोटी)

महाराष्ट्र शासन नियोजन विभाग शासन निर्णय क्रमांक पासुस-२००१/ प्र.क्र.७१/का-१४७४ दि. १४.०२.२०१२ अन्वये रु. ११४.४७ कोटी अंदाजित खर्चाच्या अमरावती शहर एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रमाला मंजूरी मिळाली आहे. कार्यक्रमाच्या मंजूर बाबीमध्ये, विद्युत वाहिन्यांचा स्थलांतरणासाठी रु. ५.७० कोटीची तरतूद आहे. (शासन निर्णयाला संलग्न परिशिष्ट ‘अ’) या कार्यक्रमांतर्गत सार्वजनिक बांधकाम विभाग, अमरावती आणि महानगरपालिका अमरावती यांच्या कडील अमरावती शहरामधील रस्त्यांची सुधारणा व मजबुतीकरणे आणि शहरात सौंदर्यीकरणाचे काम पूर्ण करण्यात आले. कार्यान्वित कामांची निवड, कार्यक्रमाची अंमलबजावणी सार्वजनिक बांधकाम विभाग आणि महानगरपालिके द्वारे झाली आहे. कार्यक्रमांतर्गत एचटी/एलटी विद्युत वाहिन्या आणि ट्रान्सफार्मर्स च्या स्थलांतरणाचे काम सार्वजनिक बांधकाम विभागांतर्गत करण्यात आले.

अमरावती शहर आणि औरंगाबाद शहराच्या एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रमांतर्गत विद्युत खांब आणि विद्युत वाहिन्यांच्या स्थलांतरणाची बाब वर सार्वजनिक बांधकाम विभाग आणि महानगर पालिकेने केलेल्या खर्चाची माहिती जोडून खर्चाच्या प्रतिपूर्ती साठी महाराष्ट्र राज्य विद्युत वितरण कंपनी मर्या. ला पत्र पाठविण्यात येत आहे.

४.३ याप्रकरणी शासनाने असे अभिप्राय व्यक्त केले की, महामंडळाच्या अभिप्रायाशी शासन सहमत आहे.

४.४ सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या उपरोक्त लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने प्रधान सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग तसेच महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक ९ जानेवारी, २०१८ रोजी साक्ष घेतली.

साक्षीच्या वेळी समितीने विचारणा केली की, अमरावती शहर एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रमातून पाच कामे वगळण्यात आले असतांना रकमेमध्ये वाढ होण्याची कारणे काय, यावर सह व्यवस्थापकीय

संचालक यांनी खुलासा केला की, अमरावती जिल्ह्यामधील आर.ओ.बी. ऑन मिनी बायपास तो व्यवहार्य नव्हता, बडनेरा येथील आर.ओ.बी. चे रुंदीकरण जमीन ताब्यात न मिळाल्यामुळे, राजापेठ येथील रेल्वेचा अंडर ब्रीज हा बांधकामासाठी व्यवहार्य नसल्यामुळे व नविन भूखंडाची जागा व्यवहार्य नसल्यामुळे तसेच या ठिकाणी टोल प्लाझाचे काम सुरू नाही. अमरावती येथे युटिलिटी शिफर्टींगची अडचण होती या कारणामुळे सदर काम वगळण्यात आले आहे.

यावर समितीने अशी विचारणा केली की, अमरावतीमध्ये भूसंपादनाची अडचण नाही तसेच रस्तेही असतांना प्रकल्प पूर्ण करण्यास विलंब झाला आहे. त्या ठिकाणी ट्रान्सफॉर्मर हलविण्याचा प्रश्न होता व त्यासाठी १३.६६ कोटी रुपये देण्यात आले होते. यावर सह व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, एम.एस.ई.डी.सी. एल ने पैसे न दिल्यामुळे खर्च वाढला, त्यानंतर महामंडळाने पाठपुरावा केला आहे.

समितीने विचारणा केली की, महावितरण कडून १४.६४ कोटी रुपये वसूल करायची होती. ती रक्कम वसूल का करण्यात आली नाही. यावर व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, याप्रकरणी बैठका व पत्रव्यवहारही करण्यात आलेला आहे. तसेच विभागीय सचिवांनी असे नमूद केले की महावितरणने पैसे दिले नाही तर प्रकल्प सुरू करणार नाही. पैसे मिळाले असते तर प्रकल्प पूर्ण झाला असता. महावितरणने याबाबत काहीही नियोजन केले नसल्याचे दिसून येत आहे.

यावर समितीने अशी पृच्छा केली की, शासनाने माहे फेब्रुवारी, २००२ मध्ये दिलेल्या निदेशानुसार विद्युत लाईन हलविण्यासाठीचा खर्च औरंगाबाद आय.आर.डी.पी. अंतर्गत ५० टक्के, अमरावती आय.आर.डी.पी. अंतर्गत १०० टक्के खर्च महाराष्ट्र राज्य विद्युत वितरण कंपनी मर्यादितने सोसायचा होता. हा खर्च वसूल करणेही महामंडळाची जबाबदारी होती. अमरावती येथील प्रकल्प सन २००८ मध्ये पूर्ण झाला होता. महालेखापरीक्षकांचा परिच्छेद आल्यानंतर कार्यवाहीला सुरूवात करण्यात आली.

यावर सहव्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, दिनांक २२ ऑक्टोबर २०१३, दिनांक १२ ऑगस्ट २०१४, दिनांक १७ एप्रिल २०१५ व दिनांक २४ ऑगस्ट २०१५ रोजी स्मरणपत्रे पाठविली आहेत. अमरावती येथील रक्कमेबाबत दिनांक १९ जानेवारी २०१५ व दिनांक ९ डिसेंबर २०१५ रोजी पत्रव्यवहार केला. तसेच अधीक्षक अभियंता यांचीही भेट घेतली.

यावर समितीने पृच्छा केली की, महालेखापरीक्षकांच्या परिच्छेदावर जेव्हा उत्तर दिले त्यावेळी माहे ऑक्टोबर, २०१४ पर्यंत कोणताही दावा दाखल केला नव्हता. व्यवस्थापनाने माहे नोव्हेंबर, २०१४ मध्ये म्हटले आहे की, औरंगाबाद प्रकल्पासाठीचा दावा एम.एस.ई.डी.सी.एल. कडे माहे जुलै, २०१४ मध्ये दाखल केला. परंतु अमरावती प्रकल्पासाठी १३.६६ कोटी रुपयांच्या वसुलीबाबत कंपनीने कोणतीही कार्यवाही केली नाही. कंपनी जेव्हा तोट्यामध्ये येते तेव्हा ही सर्व कारणे लागू होतात. सन २०१४ पर्यंत ज्या अधिकाऱ्याने दावा दाखल केलेला नाही आणि अशा प्रकारची जबाबदारी किती दिवसांमध्ये निश्चित करण्यात येणार, वसुली युद्धपातळीवर होण्यासाठी कोणत्या सूचना किंवा उपाय-योजना करण्यात आल्या.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलास केला की, महावितरण आणि रस्ते विकास महामंडळ ह्या कंपनी पूर्णपणे शासनाच्या मालकीच्या आहेत. या कंपनीकडून पैशांचा जो व्यवहार झालेला आहे, त्यासाठी पाठपुरावा करून यामधून लवकरात लवकर योग्य तो मार्ग काढण्याचा प्रयत्न करण्यात येईल. महावितरणाची वित्तीय परिस्थिती रस्ते विकास महामंडळा पेक्षाही वाईट आहे. यामध्ये वसूल करावयाची रक्कम ही शासनाच्याच कंपनीकडून वसूल करावयाची आहे. म्हणून त्यामध्ये शासनाचा तोटा झालेला आहे, असे म्हणता येणार नाही.

यानंतर समितीने असे नमूद केले की, एम.एस.ई.डी.सी.एल. आणि एम.एस.आर.डी.सी. कंपनी नफ्यामध्ये यावी, शासनाने खासगी कंपनीसारखे यासाठी काम केले पाहिजे असे काम केले तरच उत्तम प्रकारचे कार्य होऊ शकेल अन्यथा तीन वर्षांच्या कामासाठी चौदा वर्षांचा कालावधी लागेल. अशा प्रकारचा अतिरिक्त कालावधी लागल्यास त्या कामांना मुदतवाढ देण्यात येते. याचा अर्थ असा होतो की, अशा प्रकारची कामे शासनाच्या सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडून करणे आणि महामंडळाने केलेले काम यामध्ये फरक राहणार नाही. महामंडळाला स्वायत्तता देण्यात आलेली आहे. शासनाने दिलेल्या स्वायत्ततेचा वापर पूर्णतः केला पाहिजे. जर एम.एस.ई.डी.सी.एल. ही शासनाची कंपनी असल्यामुळे त्या कंपनीकडून वसुली करावयाची नाही असे ठरविण्यात आले तर महामंडळ कसे फायद्यामध्ये येईल. राज्यामध्ये जेवढे सार्वजनिक उपक्रम आहेत ते तोट्यामध्ये न जाता नफ्यामध्ये आले पाहिजेत.

सन २०१४ पर्यंत महालेखापालांचा आक्षेप येईपर्यंत ज्या अधिकाऱ्याने वसुली करण्यासंदर्भात दखल घेतली नाही, त्या अधिकाऱ्यावर वसुलीच्या विलंबासाठी जबाबदारी निश्चित केली पाहिजे. वसुली करण्यासाठी संबंधीत अधिकाऱ्याने एकही पत्र दिलेले नाही. त्यामुळे एम.एस.ई.डी.सी.एल. या कंपनीने एम.एस.आर.डी.सी. या कंपनीला १४ कोटी रुपये द्यावयाचे आहेत हे माहिती नव्हते. ज्यावेळेस खांब उचलण्यात आले त्यापूर्वी या कंपनीने एकही पत्र पाठविलेले नाही. सन २०१५ मध्ये पत्र पाठविण्यात आलेले आहे. असा प्रकार भविष्यात पुन्हा घडू नये यासाठी महामंडळामध्ये नियम तयार करावेत. या नियमानुसार अधिकाऱ्यांनी कामाची जबाबदारी पार पाडली पाहिजे, असेही समितीने निदेश दिले.

४.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात “विजेचे खांब / लाईन हलविण्याचा खर्च वसूल न करणे” या आक्षेपाबाबत समितीच्या निदर्शनास आले की, शासनाने विद्युत खांब व लाईन हलविण्यासाठी एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रमांतर्गत औरंगाबाद व अमरावतीसाठी अनुक्रमे ५० व १०० टक्के खर्च महाराष्ट्र राज्य विद्युत

वितरण कंपनी मर्यादित ने करावयाचा होता. कंपनीने औरंगाबाद विभागातील विद्युत खांब/लाईन हलविण्यासाठी रु. १.९६ कोटी व अमरावती विभागातील विद्युत खांब/लाईन हलविण्यासाठी रु. १३.६६ कोटी असे एकूण रु. १५.६२ कोटी खर्च केले आहे, तथापि, सदर रक्कमेची वसुली करण्यात आली नसल्याचा आक्षेप महालेखाकारांनी घेतला आहे.

समितीच्या असे निदर्शनास आले की, अमरावती मध्ये जमीन भूसंपादनाची अडचण नसतांना व शहरात रस्ते चांगल्या स्थितीत असतांना जमीन ताब्यात न मिळणे, रस्ते अरुंद असणे इत्यादी अनेक कारणांनी कामे वगळण्यात आली आहे. औरंगाबाद येथील प्रकल्पाची रक्कम वसूल करण्यासंदर्भात एम.एस.ई.डी.सी कडे माहे जुलै, २०१४ मध्ये विलंबाने दावा दाखल करण्यात आला आहे व अमरावती येथील प्रकल्प सन २००८ मध्ये पूर्ण झाला आहे. तथापि, सन २०१५ मध्ये महाराष्ट्र राज्य विद्युत वितरण कंपनीकडून रक्कम वसूल करण्याबाबतचे पत्र पाठविण्यात आले.

समितीच्या मते खाजगी कंपन्यांच्या धर्तीवर काम करता यावे यासाठी शासनाने महामंडळांना स्वायत्तता दिलेली असून त्याचा वापर उत्तमरितीने महामंडळांनी करावयास हवा. अन्यथा शासनाचे इतर विभाग व महामंडळ यामध्ये काहीही फरक राहणार नाही. तद्वतच महामंडळे स्थापन करण्याचा शासनाचा मुळ उद्देशच सफल होणार नाही.

सबब, औरंगाबाद व अमरावती येथील प्रकल्प पूर्ण होऊनही खर्च झालेली रक्कम महाराष्ट्र राज्य विद्युत वितरण कंपनीकडून वसूल करण्यासंदर्भात दिरंगाई करणाऱ्या संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित करून कारवाई करण्यात यावी तसेच दोन्ही प्रकल्पाची कामे सन २००८ मध्ये पूर्ण झालेली असतांना सन २०१५ मध्ये विद्युत वितरण कंपनीकडे रक्कम वसूल करण्याबाबत जवळपास ७ वर्ष विलंबाने पत्र पाठविण्यात आलेले असल्याने महाराष्ट्र राज्य विद्युत वितरण कंपनीकडून वसूल करावयाची रक्कम सहा महिन्यांच्या आत वसूल करण्यात यावी. तसेच असा प्रकार भविष्यात पुन्हा घडू नये यासाठी नियम तयार करण्यात यावे व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीस दोन महिन्यांच्या आत पाठविण्यात यावा, अशी समितीची शिफारस आहे.

पाच-प्रकल्पांचे काम चालू असलेले विभाग / घटक :-

५.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या प्रकरण क्रमांक २ मधील परिच्छेद क्रमांक २.१०.६ मध्ये “प्रकल्पांचे काम चालू असलेले विभाग / घटक” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, कंपनीने अंमलबजावित केलेल्या १८ प्रकल्पांमधील विविध कामे चालू असलेल्या विभाग / घटकांवर ३१ मार्च, २०१४ पर्यंत रु. ४७७.४३ कोटीचा खर्च झाला होता व महाराष्ट्र शासनाने अद्याप (डिसेंबर, २०१४) हस्तांतर न केलेल्या १० प्रकल्पांच्या सफलक्षमता अभ्यासासाठी

कंपनीने १२.४२ कोटी खर्च केले होते. लेखापरिक्षणाने निवड केलेल्या आठ प्रकल्पांमधील काम चालू असलेल्या विभाग / घटकांवर ३१ मार्च, २०१४ पर्यंत ४२४.४५ कोटी केलेल्या खर्चाचा व त्यावरील लेखापरिक्षण शेऱ्यांचा तपशिल खालील प्रमाणे होता :-

अ.क्र.	प्रकल्पाचे नाव व्याप्ती व सुपूर्त केल्याचा दिनांक	प्रलंबित/चालू असलेल्या कामांची अंदाजित किंमत (रु.कोटीत)	प्रकल्प पुर्ततेची अनुसुचित तारीख	चालू असलेल्या विभाग घटकांवर केलेला खर्च (रु.कोटीत)	लेखापरिक्षण शेरे
(१)	(२)	(३)	(४)	(५)	(६)
१.	मुंबई ट्रान्स बंदर सागरी (शिवडी नाव्हा शेवा बंदर सागरी रस्ता ज्या मध्ये बि वे रोड व मुंबई व नवी मुंबई यांना जोडणारा पूल यांचा समावेश होता) जुलै, १९९७.	९,६३०	महाराष्ट्र शासनाने कंपनीला काम सुपूर्त करते वेळी प्रकल्प पुर्ततेची तारीख अनुसुचित केली नव्हती.	१३.६५	या प्रकल्पांच्या सफल क्षमता अभ्यासासाठी खर्च करण्यात आला होता परंतु हा प्रकल्प अंमलबजावित करण्यासाठी मुंबई महानगर प्रादेशिक विकास प्राधिकरणाला देण्यात (फेब्रुवारी, २००९) आला. कंपनीने केलेला खर्च महाराष्ट्र शासनाने अद्याप परिपुर्तीत केला नव्हता. (डिसेंबर, २०१४)
२.	यांचा मुंबई जल वाहतुक (फेरी वार्फ नेरुळ व मांडवा येथे जल वाहतुक सुविधांचा विकास) फेब्रुवारी, २००२	७५०		१३.१६	कंपनीने प्रकल्प बांधा वापरा व हस्तांतरित करा या तत्वावर विकसित करण्यासाठी निविदा मागविल्या होत्या. (जुलै, २००८/ जून, २०१०) परंतु त्याला अत्यल्प प्रतिसाद मिळाला. कंपनीने पाच पॅकेजेसपैकी ३ पॅकेजेससाठी पुन्हा निविदा मागविल्या (मार्च, २०१२) परंतु काम प्रदान करण्याचा निर्णय महाराष्ट्र शासनाकडे प्रलंबित होता. (डिसेंबर, २०१४)
३.	मुंबई उड्डाणपूल (४० उड्डाणपूल / पुल बांधणे) सप्टेंबर, १९९७	३०२.४४		३४.०४	कांपनीने कार्यान्वित असलेल्या ३७ उड्डाणपूल/पूलांचे बांधकाम पूर्ण केले होते. सध्या तीन उड्डाणपूल — बांधकामाची मंजूर प्रलंबित होती. (डिसेंबर, २०१४)

(१)	(२)	(३)	(४)	(५)	(६)
४.	पश्चिम बी वे (वांद्र-वरळी-नरीमन पोईंट सागरी मार्ग) फेब्रुवारी, १९९८	८८.६३		१३.४०	कांपनीने कार्यान्वित असलेल्या (वांद्र-वरळी सागरी मार्गाचे काम पूर्ण केले होते उर्वरित स्ट्रेचचा सफलक्षमता अभ्यास प्रगति पथावर होता. (डिसेंबर,२०१४)
५.	एकात्मिक रस्ते विकास योजना, औरंगाबाद (एकूण ३० कामे-रस्ते/ उड्डाणपुले / पुल यांचे बांधकाम) फेब्रुवारी, २००१.	१०८.९१		१०५.८६	कांपनीने १५घटकांचे काम पूर्ण केले आणि ते वापरात आहेत. तीन रेल्वे उड्डाणपुलांचे बांधकाम प्रगती पथावर होते (डिसेंबर,२०१४) फेब्रुवारी, २०१६ मध्ये पूर्ण करावयाची तीन कामे फेब्रुवारी २०१४ मध्ये प्रदान करण्यात आली होती.
६.	एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रम नागपूर (एकूण ७५ रस्ते/ उड्डाण पूल/ पुलांचे बांधकाम) फेब्रुवारी, २००१	५४ -		९७.८०	कांपनीने ६३ घटकांचे काम पूर्ण केले होते व एक रेल्वे उड्डाण पुलाचे काम प्रगतीपथावर होते. हे काम अति-क्रमणामुळे प्रलंबित होते (डिसेंबर,२०१४)
७.	एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रम पुणे (एकूण ३३ रस्ते/उड्डाणपूल/पुलांचे बांधकाम) फेब्रुवारी, २००१	९.२८		९.२८	एका उड्डाणपूलाचे बांधकाम पूर्ण झाले होते परंतु रक्कम अद्याप (डिसेंबर, २०१४) भांडवलीत करणे बाकी होते.
८.	नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्ता (७०० किमी)- जून, २००२	१७.११	नोव्हेंबर,२०१४	१३७.२६	उर्वरित ७ किलोमीटर रस्त्याचे काम प्रगतीपथावर होते. प्रत्यक्ष खर्चामध्ये व्याज व जमीन किंमत समाविष्ट होती ती अद्याप भांडवलीत करावयाची होती
एकूण		१९,७३४.७४		४२४.४५	

लेखा परिक्षणाचे असे निदर्शनास आले की, जुलै,१९९७ ते जून,२००२ या कालावधीत कांपनीला सुपूर्त केलेल्या प्रकल्पांचे वा त्यातील काही घटकांचे काम, की ज्या प्रकल्पाचा अंदाजित खर्च रु.१९७३४.७४ कोटी होता ते अद्याप (डिसेंबर,२०१४) पूर्ण होणे बाकी होते. या विलंबामुळे प्रकल्पांचा खर्च वाढू शकतो वा त्याचा परिणाम प्रकल्पांच्या सफलक्षमतेवर होऊ शकतो.

एचबी १६२४-४

५.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, सदरचा प्रकल्प हा शासन निर्णय दि.०४.०२.२००९ नुसार मुं.म.प्र.वि.प्रा. कडे वर्ग केल्याने कंपनीने दि. ११.०५.२०११ चे पत्रानुसार सदर प्रकल्पावर केलेला रु.२५.०० कोटीचा खर्च कंपनीस वर्ग करणेबाबत मुं.म.प्र.वि.प्रा. ला कळविले आहे.

या प्रकल्पावर रु. १७.२६ कोटी इतका खर्च झालेला आहे. महाराष्ट्र शासनाच्या निर्देशाप्रमाणे कंपनीने डिसेंबर, २००८ मध्ये बीओटी तत्वावर जलवाहतूक प्रकल्पाच्या दोन टर्मिनलचे जमशेदजी बंदर व नेरूळ येथील निविदा बोलाविल्या. या जलवाहतूक प्रकल्पासाठी मुंबई पोर्ट ट्रस्टने पूर्व किना-यावर सन २००६ मध्ये जमशेदजी बंदर ही जागा टर्मिनलसाठी निश्चित केली होती. परंतु सन २००९ मध्ये जमशेदजी बंदर ऐवजी फेरी व्हॉर्फ ही जागा टर्मिनलसाठी निश्चित केली. मुंबई पोर्ट ट्रस्टच्या या निर्णयामुळे व जमशेदजी बंदर येथे जागा उपलब्ध होत नसल्यामुळे निविदा प्रक्रिया महाराष्ट्र शासन गृह विभाग पत्र दि.०९.१२.२००९ नुसार स्थगित करण्यात आले.

त्यानंतर मुख्य सचिव, महाराष्ट्र शासन यांच्या अध्यक्षतेखाली दि.१४.०३.२०११ रोजी झालेल्या उच्चाधिकार समितीच्या बैठकीत पुनःश्च जलवाहतूक प्रकल्प राबविण्याचे सूचना केल्या. यात आरओआरओ सेवा व जलवाहतूक प्रकल्पाची व्याप्ती रेवस / मांडवा पर्यंत वाढविण्याची सूचना दिली. महाराष्ट्र शासनाने यासाठी कंपनीस अंमलबजावणी संस्था म्हणून दि.०६.०३.२०१२ च्या शासन निर्णयानुसार घोषित केले.

त्याअनुषंगाने कंपनीने मार्च,२०१२ ते जून,२०१२ मध्ये रोखकरार / इपीसी पद्धतीने ३ पॅकेजची म्हणजेच फेरी व्हॉर्फ व नेरूळ टर्मिनल, मांडवा टर्मिनल व फेरी व्हॉर्फ टर्मिनलच्या उन्नत मार्गासाठी निविदा बोलाविल्या.

महाराष्ट्र शासनाच्या दि.३०.०६.२०१५ च्या शासन निर्णयानुसार संपूर्ण जलवाहतूक प्रकल्प कंपनीकडून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास हस्तांतरित करण्यात आला. कंपनीने या कामाच्या प्रकल्पाच्या सुसाध्यता अहवाल अभ्यासासाठी रु.२०.९५ कोटी खर्च केल्याने त्याची प्रतिपूर्ती करून मिळण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाकडे विनंती केली आहे. अद्याप हे प्रकरण शासन स्तरावर प्रलंबित आहे.

३ फ्लायओव्हर्सचे बांधकाम नंतर सन २०१५ मध्ये पूर्ण झालेले आहे. ते पुढीलप्रमाणे आहेत.

- (१) पश्चिम द्रुतगतीमार्गावरील खेरवाडी जंक्शन (एम.एम.आर.डी.ए)
- (२) सायन पनवेल महामार्गावरील उरण रस्ता जंक्शन (सां.बा.वि)
- (३) सायन पनवेल महामार्गावरील कामोठे रस्ता जंक्शन (सां.बा.वि)

मा.मुख्य सचिव यांच्या अध्यक्षतेखाली दि.७ मार्च,२०१५ रोजी ५५ व्या उच्चाधिकार बैठकीत पश्चिम मुक्त मार्गावर प्रकल्पाची कार्यवाही थांबविण्याची सूचना करून पश्चिम मुक्त मार्गाऐवजी पश्चिम सागरी

मार्गाचा अभ्यास करण्यासाठी मुंबई महानगरपालिकेस सूचित केले आहे. याबाबतीत मंत्रिमंडळाच्या उप समितीकडून अंतिम निर्णय मिळविण्यासाठी सूचना केल्या आहेत. त्या अनुषंगाने कंपनीने महाराष्ट्र शासनास पत्र दि. ८ मे, २०१५ अन्वये अंतिम निर्णयाबाबत कळविले आहे. अद्याप निर्णय अप्राप्त आहे.

आत्तापर्यंत कंपनीने एकूण ३० कामांपैकी २३ कामे पूर्ण केलेली आहेत.

दोन उड्डाणपुलांची कामे जळगांव टी पॉईंट व महावीर चौक येथील उड्डाणपुलांची कामे प्रगतीत असून अनुक्रमे मार्च, २०१६ व मे, २०१६ पर्यंत पूर्ण करण्याचे उद्दीष्ट आहे. उर्वरीत खालील प्रमाणे ५ कामे अद्याप सुरू झालेली नाहीत.

- (१) औरंगाबाद नगर मार्गावर नगर नाका ते गोळेवाडी फाटा मार्गाचे चौपदरीकरण करणे.
- (२) औरंगाबाद नगर मार्गावर जुन्या रेल्वे उड्डाणपुलाशेजारी नवीन रेल्वे उड्डाणपुल बांधणे .
- (३) शिवाजीनगर येथील रेल्वे उड्डाणपुलाचे बांधकाम करणे.
- (४) नागेश्वरवाडी येथे सारस्वत बँके जवळील नाल्यावर पूल बांधणे.
- (५) जालना रस्त्यावर सेंट बान्सीस शाळेसमोर पादचान्यांकरीता पादचारी पुल बांधणे.

“एकात्मिक रस्ते विकास प्रकल्प, नागपूर” मधील ७५ कामामधून ६३ कामे पूर्ण झाली आहेत आणि १० कामे रद्द करण्यात आली आहेत. संत्रा मार्केट लगतच्या रेल्वे उड्डाणपुलाचा टप्पा-१ अंतर्गत पूर्ण झालेला पूल वाहतूकीसाठी मोकळा करण्यात आला आहे. टप्पा-२ अंतर्गत नियोजित पुलाचे बांधकाम प्रगतीत आहे आणि सर्विस रोडसाठी आवश्यक जागा संपादित करण्याची कार्यवाही जिल्हाधिकारी, नागपूर कडून प्रगतीत आहे. मंजूर प्रकल्पाची किंमत रु.३५० कोटी होती व अद्यावत खर्च रु.४४१.२२ कोटी आहे.

आय.आर.डी.पी.पुणे अंतर्गत एकूण ३३ कामांपैकी (प्रकल्प किंमत रु.२६० कोटी) १४ कामे पूर्ण झाली असून माहे मार्च, २०१५ पर्यंत रु.१६६.२५ कोटी इतका खर्च करण्यात आला आहे (यापैकी अद्यापपर्यंत रु.१२ कोटी पिंपरी-चिंचवड महानगरपालिकेकडून रु.५ कोटी पुणे महानगरपालिकेकडून व रु.२० लक्ष जिल्हा अधिकारी, पुणे यांचे कडून अशाप्रकारे एकूण १७.२० कोटी मरारविम प्राप्त झाले आहेत) आय.आर.डी.पी.पुणे हा प्रकल्प महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळामार्फत कर्ज उभारून करण्यात आला असल्याने माहे मार्च, २०१४ पर्यंतच्या व्याजासह रु.५.२८ कोटी महामंडळास प्राप्त होणेसाठीचा प्रस्ताव महाराष्ट्र शासनाच्या नगरविकास विभागाकडे माहे जानेवारी, २०१४ मध्ये सादर करण्यात आला आहे. अद्याप सदर रक्कम अप्राप्त आहे.

एचबी १६२४-४अ

नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्ता सुधारणा अंतर्गत पुणतांबा फाटा ते झगडे फाटा (किमी ०/०० ते ७/००) सुधारणा करणेचे काम दि.०५.११.२०१४ रोजी पूर्ण झाले आहे. भूसंपादनासंबंधी वाढीव मोबदला सक्षम प्राधिकाऱ्याने मान्य केल्याने ते विचारात घेऊन सुधारीत प्रशासकीय मान्यतेचा प्रस्ताव शासनाकडे सादर करण्यात येत आहे.

५.३ याप्रकरणी शासनाने असे अभिप्राय व्यक्त केले की, महामंडळाच्या अभिप्रायाशी शासन सहमत आहे.

५.४ सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या उपरोक्त लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने प्रधान सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग तसेच महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक ९ जानेवारी, २०१८ रोजी साक्ष घेतली.

समितीने विचारणा केली की, मुंबई ट्रान्स हार्बर लिंक/ रोडचा प्रकल्प (एम.टी.एच.एल) महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणकडे सन २०११ मध्ये वर्ग केल्यानंतर मुंबई ट्रान्स हार्बर लिंकवर खर्च करण्यात आलेल्या रु.२५.०० कोटी रक्कम परत मिळविण्यासाठी कोणते प्रयत्न केलेले आहेत.

याबाबत व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, इतर कंपन्यांनी या महामंडळास न दिलेल्या पैशाबाबतचा सदर मुद्दा असून एम.एम.आर.डी.ए.ला झालेल्या खर्चाच्या रकमेची प्रतिपूर्ती मिळण्यासाठी कळविलेले असतांना अद्यापपर्यंत या कंपनीने पैसे दिलेले नाहीत. यासाठी पाठपुरावा करण्यात आलेला असून आयुक्तांनी समक्ष भेट दिलेली असतांना सुद्धा पैसे मिळालेले नाहीत. तसेच दुसरा मुद्दा मुंबई जल वाहतूकीचा आहे. यासाठी शासन निर्णय काढण्यात आलेला आहे. तथापि, अद्यापपर्यंत पैसे मिळालेले नाहीत. जल वाहतूकीचा डी.पी.आर. एम.एस.आर.डी.सी. ने तयार केलेला आहे. परंतु शासनाने काही कालावधीनंतर असा निर्णय घेतला की, हा प्रकल्प महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड चालवेल. त्यावर एम.एस.आर.डी.सी.ने परिवहन विभागाकडे अशी बाजू मांडली की, डी.पी.आर. तयार करण्यासाठी जो खर्च करण्यात आलेला आहे, त्याची प्रतिपूर्ती मिळावी. त्यासाठी पत्रव्यवहार देखील करण्यात आलेला आहे. मागील वर्षी परिवहन विभागाने एम.एम.बी.ला लेखी निदेश दिले की, ज्यावेळेस एम.एम.बी. जल वाहतूकीचा प्रकल्प बी.ओ.टी तत्वावर राबवेल त्यावेळेस, त्यामधून जो काही निधी प्राप्त होईल त्यामधून सर्वप्रथम एम.एस.आर.डी.सी.ने डी.पी.आर. तयार करण्यासाठी केलेल्या खर्चाची रक्कम परत (रिडंबर्स) करण्यात यावी, अशा प्रकारचे लेखी निदेश महामंडळाने प्राप्त करून घेतलेले असून सदर निदेश ऑडीट करण्यासाठी पाठविले आहे.

समितीने विचारणा केली की, सदर प्रकल्प सुरूवातीला एम.एस.आर.डी.सी.ला दिल्यानंतर व या कंपनीकडून डी.पी.आर. तयार केल्यानंतर सदर प्रकल्प एम.एस.आर.डी.सी.कडून काढून घेण्याचे कारण

काय, यावर व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, महामंडळाकडून एम.टी.एच.एल. प्रकल्प काढून घेण्यात आला. वेस्टर्न फ्री वे आणि इस्टर्न फ्री वे चे द्वजल वाहतुकीचे प्रकल्प काढून घेण्यात आले ते एम.एम.बी. ला देण्यात आले. एम.एम.आर.डी.ए. कडे एम.टी.एच.एल. प्रकल्प देण्यात आला. दिनांक ७ मार्च, २०१५ रोजी यासंदर्भात मुख्य सचिवांच्या अध्यक्षतेखाली बैठक आयोजित करण्यात आलेली होती या बैठकीच्या इतिवृत्तामध्ये कोणतीही कारणमीमांसा करण्यात आलेली नाही.

समितीने विचारणा केली की, हा निर्णय मंत्रीमंडळाचा होता की उच्चाधिकार समितीचा होता. यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, हा निर्णय उच्चाधिकार समितीमध्ये झाला होता तसेच याबाबत शासन निर्णय काढण्यात आलेला आहे. जेव्हा एम.एम.बी. सदर प्रकल्प बी.ओ.टी. तत्वावर देईल तेव्हा सर्व प्रथम महामंडळाच्या प्रकल्प अहवालाचे पैसे देण्यात यावेत असे ठरविण्यात आले आहे.

तसेच महामंडळाकडे कमी प्रकल्प असल्यामुळे वेगवेगळ्या प्रकारचे प्रकल्प राबविण्याचा प्रयत्न करण्यात आला. याशिवाय ज्या ज्या महामंडळांकडे असे प्रकल्प राबविण्यासाठी पैसे होते, त्यांना असे प्रकल्प देण्यात आलेले होते. ज्यावेळेस जल वाहतुकीचा विषय समोर आला त्यावेळेस हा प्रकल्प महामंडळाने करावा असे ठरले होते. त्यानंतर त्यावर पुन्हा फेरविचार करून सदर प्रकल्प मुंबई मेरीटाईम बोर्डांने करावा, असे ठरले. तसेच, मुंबई-नागपूर महामार्गाचा प्रकल्प हा देखील महामंडळाकडे देण्यात आलेला असल्यामुळे त्यांच्याकडे कामाचा मोठा व्याप आहे. जल वाहतुकीचा प्रकल्प मुंबई मेरीटाईम बोर्डांने राबविण्याचा निर्णय घेण्यात आला त्यावेळी असे ठरले की, ज्यावेळेस बांधा, वापरा व हस्तांतरीत करा प्रकल्प अंतिम होईल त्यावेळी येणाऱ्या रकमेतून महामंडळाला पैसे देण्यात यावे.

यानंतर समितीने अशा प्रकारचा निर्णय महामंडळाने २५ कोटी रुपयांसंदर्भात घेतलेला आहे काय, व त्यावर मुंबई महानगर प्रादेशिक प्राधिकरणाने काय भूमिका घेतली आहे, महामंडळाला प्रकल्प अहवाल तयार करण्यास कोणी सांगितले, असा प्रश्न विचारला.

यावर विभागीय सचिव व व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, प्रकल्प अहवाल तयार करण्यास शासनाने सांगितले आहे, एम.टी.एच.एल. हा महामंडळाचा प्रकल्प होता. या प्रकल्पासाठी पर्यावरण विभागाची मान्यता घेण्यात आली. यासाठी सन २०१० मध्ये निविदा काढून ते केंद्र शासनाकडे मंजूरीसाठी पाठविण्यात आले त्यानंतर वित्त विभागाचे अपर मुख्य सचिव यांच्याकडे पाठपुरावा केला असता त्यांनी महामंडळास पैसे देण्यास नकार दिला. त्यामुळे हा प्रकल्प सन २०१० मध्ये शासनाकडून शासनाकडेच हस्तांतरीत झालेला आहे. या प्रकल्पासाठी सर्व परवानग्या महामंडळाने घेतलेल्या आहेत. तसेच जपानच्या सल्लागारांनी तयार केलेले डी.पी.आर.एम.एम.आर.डी.ए वापरत आहे. कारण त्यांना जेबीआयसीचे कर्ज मिळाले होते. जेबीआयसीच्या कर्जाची अट (लोनची कंडिशनस) अशी असते की, जपानी सल्लागार (कन्सल्टंट) असावा अन्यथा डीपीआर हा वापरता आला नसता. जपानी कन्सल्टंटने

इश्यु करून सदर प्रकल्प अहवाल तयार करून घेतलेला आहे. सन २०११ मध्ये शासनाने विधानपरिषद सभागृहात घोषणा केली होती. सदर बैठक ही माननीय मुख्य सचिव यांच्याकडे झालेली होती. अशी माहिती त्यांनी दिली होती.

तसेच या संदर्भात अधिक माहिती देताना विभागीय सचिवांनी नमूद केले की, Cabinet Sub-Committee on infrastructure is serviced by the Planning department. The decision to transfer this to MMRDA cannot be proposed by anybody other than Urban Development Department, because MMRDA comes under UDD. The decision was taken at the level of Cabinet Sub-Committee. It is equivalent to the Cabinet.

समितीने वेस्टर्न फ्री वे चे काम कोणत्या कंपनीकडे दिलेले आहे याबाबत विचारणा केली असता व्यवस्थापक संचालक यांनी माहिती देताना नमूद केले की, वसोवा ते नरिमन पॉईंटपर्यंतच्या सी-लिकचे काम एमएसआरडीसीने करावे असा निर्णय सन २००२ मध्ये झालेला होता. त्यातील पहिला टप्पा बांद्रा ते वरळी सी-लिकचे काम करण्यात आले आहे. यातील दुसरा टप्पा वरळी ते हाजी अलीचे काम अंतिम टप्प्यात आलेले होते. परंतु सन २०१३ मध्ये असा निर्णय घेण्यात आला की, वरळीच्या दक्षिणेस सि-लिक न बांधता कोस्टल रोड बांधण्यात यावा. त्यानुसार केंद्र शासनाला पर्यावरण नियमामध्ये बदल करण्यासंदर्भात विनंती करण्यात आली होती. सद्यस्थितीत वरळी ते नरिमन पॉईंटपर्यंत कोस्टल रोडचे काम सुरू आहे. बांद्रा (उत्तर) ते वसोवापर्यंत सि-लिकचे काम करण्याचे प्रस्तावित आहे. बांद्रा (उत्तर) चे काम महामंडळाकडे आहे. वरळीच्या दक्षिणेचे काम मुंबई महानगरपालिकेकडे आहे. या दोन्ही कामाचे फायनान्शिअल बिड्स ओपन होतील.

५.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात “प्रकल्पांचे काम चालू असलेले विभाग / घटक” या आक्षेपाबाबत महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाकडे सुरू असलेल्या प्रकल्पकामांपैकी मुंबई ट्रान्स हार्बर लिंक/ रोडचा प्रकल्पाचे कामे मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाकडे वर्ग करण्यात आले आहे. त्या प्रकल्पावर झालेला खर्च रु.२५.०० कोटी महामंडळाला परत मिळविण्याबाबत शासन निर्णय निर्गमित करण्यात आलेला असतांना देखील सदर रक्कम महामंडळाला अद्यापपर्यंत परत मिळालेली नाही.

सबब, मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाकडे सुरू असलेल्या प्रकल्पांपैकी जी कामे महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाकडे वर्ग करण्यात आलेली आहेत त्या प्रकल्पांच्या कामावर झालेला रु. २५.०० कोटी इतका खर्च मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाने उच्चस्तरीय बैठक घेऊन व व्यक्तिगत पातळीवर पाठपुरावा करून प्रकल्पावर झालेल्या खर्चाची रक्कम महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळास परत मिळविण्याबाबत कार्यवाही करण्यात यावी व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीला दोन महिन्यांच्या आत पाठविण्यात करण्यात यावा.

तसेच जल वाहतूक प्रकल्पातील दोन टर्मिनलची कामे महामंडळाकडून मुंबई मेरीटाईम बोर्डाकडे वर्ग करण्यात आली आहे. कंपनीने जल वाहतूकीच्या प्रकल्पाचा सुसाध्यता अहवाल अभ्यासासाठी खर्च करण्यात आलेली रु.२०.९५ कोटी इतकी रक्कम परत करण्यासाठी शासनाकडे सादर केलेल्या प्रस्तावास शासनाकडून मंजूरी मिळाली नाही असे महामंडळाने उपरोक्त परिच्छेदावर केलेल्या कार्यवाहीच्या अनुषंगाने समितीच्या निदर्शनास आले आहे.

सबब शासनाकडे प्रलंबित असलेल्या प्रस्तावावर शासनाने निर्णय घेऊन संबंधित कंपनीला प्रकल्प अहवालासाठी केलेल्या खर्चाची रक्कम परत करण्याची कार्यवाही करण्यात यावी व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीला तीन महिन्यांच्या आत पाठविण्यात यावा.

तसेच महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाकडे अद्यापपर्यंत खालील ५ कामे सुरू झालेली नाही.

- (१) औरंगाबाद नगर मार्गावर नगर नाका ते गोळेवाडी फाटा मार्गाचे चौपदरीकरण करणे.
- (२) औरंगाबाद नगर मार्गावर जुन्या रेल्वे उड्डाणपुला शेजारी नवीन रेल्वे उड्डाणपुल बांधणे .
- (३) शिवाजीनगर येथील रेल्वे उड्डाणपुलाचे बांधकाम करणे.
- (४) नागेश्वरवाडी येथे सारस्वत बँके जवळील नाल्यावर पूल बांधणे.
- (५) जालना रस्त्यावर सेंट बान्सीस शाळेसमोर पादचार्यांकरीता पादचारी पुल बांधणे.

सबब, उपरोक्त सुरू न झालेली कामे लवकरात-लवकर सुरू करण्याबाबत कार्यवाही करण्यात यावी व कामे पूर्ण झाल्याचा अहवाल समितीला लवकरात-लवकर पाठविण्यात यावा, अशी समिती शिफारस करित आहे.

सहा – रस्त्यांच्या खराब स्थितीमुळे टोल वसुली विरुद्ध जन आंदोलन :-

६.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या प्रकरण क्रमांक २ मधील परिच्छेद क्रमांक २.११.२ मध्ये “रस्त्यांच्या खराब स्थितीमुळे टोल वसुली विरुद्ध जन आंदोलन” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, रस्त्यांच्या खराब स्थितीविरुद्ध झालेल्या जन आंदोलनाच्या आधारावर कंपनीने रस्त्यांच्या सद्यःस्थितीची तपासणी केली. नालासोपारा (जिल्हा ठाणे) येथील रेल्वे उड्डाणपुल ज्याची कंत्राटदाराद्वारा देखभाल करावयाची होती त्या रस्त्यांच्या स्थितीसंबंधी लोकांच्या तक्रारी होत्या. कंपनीने या तक्रारींची तपासणी केली व कंत्राटदाराला दुरुस्ती करण्यासाठी सांगितले (नोव्हेंबर २०१०) कंत्राटदाराने रेल्वे उड्डाणपुलाची दुरुस्ती केली नाही (नोव्हेंबर २०१०) म्हणून कंपनीने कंत्राटदाराच्या जोखम व खर्च या तत्वावर दुरुस्ती केली व त्यावर २५.०८ लाख खर्च केला होता. लेखापरिक्षणाच्या असे निदर्शनास आले की कंपनीला रेल्वे उड्डाणपुलाच्या वाईट स्थितीची कल्पना असतांना कंपनीने १४.५३ लाखाची कामकाज हामी कालबाह्य (एक्सपायर्ड) होऊ दिली (ऑगस्ट

२०११) त्यानंतर कंपनीकडे फक्त २.७७ लाख एवढीच सुरक्षा ठेव राहील्यामुळे कंत्राटदाराकडून २५.०८ लाख वसुली होण्याची शक्यता खूप कमी होती.

लेखापरिक्षणाच्या असेही निदर्शनास आले की २०१०-११ ते २०१३-१४ या कालावधीत नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्त्याच्या खराब स्थितीबाबत व एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रम औरंगाबाद येथील चार (नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी-मुंबई, देवळे, दुसरबीड, शेवती व एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रम औरंगाबाद-लासूर) टोल वसुली केंद्राबाबत लोकांची निदर्शने झाली होती. ही टोल वसुली केंद्रे एक ते ५६३ दिवस बंद राहील्यामुळे रु.४.५९ कोटी टोलची वसुली होऊ शकली नव्हती.

व्यवस्थानपाने म्हटले (नोव्हेंबर २०१४) होते की निधीच्या तुटवड्यामुळे दुरुस्त्या करणे शक्य झाले नव्हते. हे उत्तर स्वीकारण्या योग्य नव्हते कारण देखभालीचा खर्च देखील टोलमार्फत वसूल केला जात असल्यामुळे निकषानुसार रस्त्यांची देखभाल करणे ही कंपनीची जबाबदारी होती.

६.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी जापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की,

१. नालासोपारा येथील रेल्वे उड्डाणपुलाचा कामाची दुरुस्ती एस.एस.एन्टरप्रायजेस या कंत्राटदारांनी न केल्यामुळे, जोखीम व खर्च या तत्त्वावर, महामंडळाने दुरुस्ती केली व त्या वर रु.२५.०८ लक्ष एवढ्या झालेल्या खर्चाची वसुली एस.एस.एन्टरप्रायजेस यांचेकडून करण्यासाठी संबंधित कार्यकारी अभियंता व उप अभियंता यांना नोटिस बजावण्यात येईल.

२. नागपूर-औरंगाबाद -सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्त्याची दुरुस्ती न झाल्यामुळे रस्त्याच्या काही भागाची वाईट परिस्थिती झाली व सदर खराब रस्त्याबद्दल नागरिकांनी निदर्शने केली. त्यामुळे कंपनीला पथकर वसुली बंद करावी लागली. शासनाच्या प्रचलित धोरणानुसार खराब रस्त्यावर पथकर वसुली करणे अपेक्षित नाही.

सदर नागपूर-औरंगाबाद -सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्त्याची देखभाल व दुरुस्ती निधीच्या उपलब्धतेनुसार करण्यात आली आहे मागील ३ वर्षात २०११ ते २०१४ या कालावधीत दुरुस्ती व देखभालावरील वर्ष निहाय खर्च खालीलप्रमाणे आहे.

२०१० - २०११ ————— ८.६२/- कोटी

२०११ - २०१२ ————— २१.५४/- कोटी

२०१२ - २०१३ ————— २२.५९/- कोटी

२०१३ - २०१४ ————— ३७.६८/- कोटी

रस्ते विकास महामंडळास सदरचा रस्ता निधीच्या कमतरतेमुळे नुतनी करणाद्वारे देखभाल करून सुस्थितीत ठेवता येणे शक्य झाले नाही. सध्या सदरचा रस्ता दुरुस्ती व देखभाली साठी शासन निर्णय दिनांक २३.०२.२०१५ अन्वये सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडे हस्तांतरीय करण्यात आलेला आहे. (सदर शासन निर्णयाचे प्रत सुलभ संदर्भासाठी सोबत जोडली आहे).

स्थानिक विरोधामुळे पथकर वसुली काही कालावधीसाठी होऊ शकली नाही ही वस्तुस्थिती आहे.

६.३ याप्रकरणी शासनाने असे अभिप्राय व्यक्त केले की, महामंडळाच्या अभिप्रायाशी शासन सहमत आहे.

६.४ सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या उपरोक्त लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग तसेच महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक ६ फेब्रुवारी, २०१८ व १६ मे, २०१८ रोजी साक्ष घेतली.

महामंडळाच्या सह व्यवस्थापकीय संचालक यांनी नमूद केले की, नालासोपारा येथील उड्डाणपुलाची जबाबदारी कंत्राटदाराची होती. सदर रस्त्याची देखभाल दुरुस्ती न केल्यामुळे महामंडळाने त्याकामावर २५ लक्ष रुपये खर्च करूनही त्याची वसुली होऊ शकली नाही. वसुली अद्यापपर्यंत झालेली नसल्याने जबाबदार असलेले कार्यकारी अभियंता, उप अभियंता यांना नोटीस देण्यात आल्या आहेत. कंत्राटदाराची महामंडळाकडे असलेली १४ लक्ष रुपयांची परफॉमन्स सिक्व्योरीटी लॅप्स झाल्यामुळे वसुली करण्यात आली नाही. एस.एस.एंटरप्रायईजेस या कंपनीचे महामंडळामध्ये पेमेंटस् आहेत का याची तपासणी करून वसुली करण्यात येईल.

याबाबत समितीने विचारणा केली की, हे प्रकरण सन २०१३-१४ या वर्षातील असून अद्यापपर्यंत २५ लक्ष रुपये वसूल का करण्यात आली नाही, ज्या अधिकाऱ्यांनी वसुली केली नाही त्यांच्यावर कारवाई होणे आवश्यक आहे. कारण रस्त्याची देखभाल दुरुस्ती न केल्यामुळे २५ लक्ष रुपये व्याजासह वसूल केले पाहिजे.

यावर सह व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, सन २०१३-१४ या कालावधीतील परिच्छेद आहे. सध्या ती एजन्सी काम करीत नसून त्यांनी नवीन एका निविदेसाठी अर्ज केला होता व नवीन निविदेसाठी जी रक्कम जमा केली ती महामंडळाने वळती करून घेतली आहे. बिड सिक्व्युरीटीचे १९ लक्ष रुपये जमा करून घेतली आहे. त्याच्याकडून जी काही शिल्लक राहिली असेल ती वसूल करण्यात येईल अन्यथा रक्कमेच्या वसुलीसाठी न्यायालयात प्रकरण दाखल करण्यात येईल.

(शा.म.मु.) एचबी १६२४-५ (६००-११-२०१८)

तद्नंतर समितीने असे नमूद केले की, ज्यांनी सन २०१०-२०१८ पर्यंत त्याची बँक गॅरंटी लॅप्स होऊ दिली, पण रक्कम वसूल केले नाही. त्या अधिका-यावर जबाबदारी निश्चित करून कारवाई करण्यात यावी. तसेच २५ लाख रुपये व्याजासह वसूल करण्याची प्रक्रिया किती दिवसांमध्ये पूर्ण करण्यात येईल. यावर व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, वसुलीची प्रक्रिया या महिन्यात पूर्ण करण्यात येईल. १९ लाख रुपयांचा धनाकर्ष (डीडी) दिलेला आहे, तो वळता करून घेऊन उर्वरित रक्कमेसाठी न्यायालयामध्ये जाणे ही प्रक्रिया एका महिन्यामध्ये पूर्ण करण्यात येईल. संबंधित जबाबदार अधिका-यांना नोटीस दिल्या आहेत.

याबाबत समितीने नमूद केले की, एका महिन्याच्या आत या संबंधित जबाबदार अधिकाऱ्यांवर कोणती कारवाई केली हे समितीला कळविण्यात यावे. समितीला अपेक्षित आहे की, महामंडळ आणि शासन हे दोन्ही मिळून अशा अधिकाऱ्यावर किती दिवसांमध्ये कारवाई करण्याचे काम पूर्ण करेल, यावर व्यवस्थापकीय संचालक यांनी नमूद केले की, त्यांना नोटीस दिलेल्या आहेत त्यांचे उत्तर घेऊन शासनाकडे त्यांच्याविरुद्ध शिस्तभंगाच्या कारवाईचा प्रस्ताव सादर करू ते दोन्ही शासनाचे अधिकारी आहेत. दोषारोपपत्र बजावण्याची कारवाई व चौकशी करणे हे सामान्य प्रशासन विभागाकडून मंजुरी घेऊन चौकशी अधिकारी नेमून पुढील कार्यवाही करण्यात येईल.

यावर समितीने नमूद केले की, एक महिन्याच्या आत महामंडळाचे जे संबंधित अधिकारी आहेत व त्यांच्यावर जे दोषारोपपत्र ठेवण्यात आले आहे त्याची शासनाने चौकशी करून कारवाई करावी व समितीला एका महिन्याच्या आत कळविण्यात यावे.

समितीने, दिनांक १६ मे, २०१८ रोजीच्या साक्षीच्या वेळीही नमूद केले की, नालासोपारा रेल्वे पुलाची देखभाल दुरुस्ती कंत्राटदाराने न केल्यामुळे महामंडळाने २५ लाख रुपयांचे काम केले होते. कंत्राटदाराची महामंडळाकडे असलेली १४ लाख रुपयांची परफॉर्मन्स सिक््युरिटी लॅप्स झाल्यामुळे वसूल करता आली नाही. २५ लाख रुपयांची वसुली बाकी आहे. त्यासाठी जबाबदार असलेले कार्यकारी अभियंता, उप अभियंता यांना नोटीसा दिलेल्या आहेत. २५ लाख रुपयांची वसुली एक महिन्याच्या आत करण्यात यावी. तसेच जबाबदार अधिकाऱ्यावर कारवाई करण्यात यावी. दोन महिने होऊनही वसुली झाली नाही याचा खुलासा करावा अशी विचारणा केली.

यावर व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, एस.एस. एंटरप्राईजेस या कंत्राटदाराला येथून पुढील निविदेमध्ये प्रतिरोधित (डिबार्ड) केले आहे. कारण त्यांना ना हरकत प्रमाणपत्र (एनओसी) देण्यात येत नाही. वसुलीची कार्यवाही सुरू असून त्यासाठी ३० दिवसांचा नोटीस कालावधी दिलेला आहे. त्यामुळे वसुलीची प्रक्रिया न्यायालयाकडून सुरू करता येईल.

याबाबत समितीने विचारणा केली की, महामंडळाने वसुलीची प्रक्रिया एका महिन्यात पूर्ण करण्यात येईल. १९ लाख रुपयांचा धनाकर्ष (डीडी) दिलेला आहे. तो वळता करून घेऊन उर्वरित रक्कमेकरीता न्यायालयाकडे जाणे ही प्रक्रिया एक महिन्यात पूर्ण करण्यात येईल. तसेच संबंधित जबाबदार अधिकाऱ्यांना नोटीसेस दिल्या आहेत. त्यांचे उत्तर घेऊन शासनाकडे त्यांच्याविरुद्ध शिस्तभंगाच्या कारवाईचा प्रस्ताव सादर करण्यात येईल असे आश्वासन दिले होते.

या संदर्भात माहिती देताना व्यवस्थापकीय संचालक यांनी नमूद केले की, कंत्राटदाराला नोटीस दिलेली असून, कंत्राटदाराने त्याचे उत्तर दिलेले नाही. कंत्राटदाराने रक्कम भरण्याबाबत आश्वासित केलेले आहे. नोटीसचे उत्तर दिले नाही तर वसुलीची कायदेशीर प्रक्रिया (सिव्हील प्रोसेस) सुरू करण्यात येईल. असे संबंधित कंत्राटदाराला कळविण्यात आले आहे या संदर्भात कार्यकारी अभियंता व उप अभियंता यांच्याकडून खुलासा मागविलेला आहे.

नोटीस दिल्यानंतर सात दिवसांच्या आत उत्तर येणे अपेक्षित आहे. अजूनपर्यंत नोटीसाचे उत्तर आलेले नाही. नोटीस दिली म्हणजे सर्व गृहित धरावयाचे का, हे योग्य नाही. यावर आपण काय कारवाई करणार आहात अधिकाऱ्यांनी समितीच्या बैठकीमध्ये उत्तर देत असताना जे शक्य आहे, असे उत्तर द्यावे. अन्यथा आपले दिलेले उत्तर आणि केलेली कार्यवाही, जस्टीफाय होत नाही, असे समितीने मत व्यक्त केले.

६.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात “रस्त्यांच्या खराब स्थितीमुळे टोल वसुली विरुद्ध जन आंदोलन” या आक्षेपाबाबत नालासोपारा येथील रेल्वे उड्डाणपुलाच्या रस्त्यांची देखभाल दुरुस्ती न केल्यामुळे महामंडळाने कंत्राटदाराच्या जोखम व खर्च या तत्वावर रु.२५.०८ लक्ष इतका खर्च केला आहे व त्या खर्चाची वसुली अद्यापपर्यंत झालेली नाही. एस.एस.एन्टरप्रायजेस या कंत्राटदाराची महामंडळाकडे रु.१४.५३ लक्ष इतक्या रक्कमेचा सुरक्षा ठेव हमी कालबाह्य झाल्यामुळे कंत्राटदाराकडून रु.२५.०८ लक्ष इतक्या रक्कमेची वसुली करता आली नाही, असे समितीच्या निदर्शनास आले.

समितीच्या निदर्शनास असेही आले की, सन २०१०-२०११ ते २०१३-२०१४ या कालावधीत औरंगाबाद सिन्नर-घोटी-मुंबई हा रस्ता खराब झाल्यामुळे व टोल बंद असल्यामुळे चार टोलवरची एकूण रु.४.५९ कोटी टोलची वसुली झाली नाही. त्यामुळे महामंडळाचे नुकसान झाले आहे. टोल वसुलीतून रस्त्याच्या देखभाल दुरुस्तीची कामे करून घेणे ही महामंडळाची जबाबदारी असून ती जबाबदारी महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांनी पार पाडलेली दिसून येत नाही, या निष्कर्षाप्रत समिती आलेली आहे.

एचबी १६२४-५अ

सबब, नालासोपारा येथील रेल्वे उड्डाणपुलाच्या रस्त्याची दुरुस्ती न करता जोखम व खर्च तत्त्वावर रुपये २५.०८ लक्ष खर्च झालेला आहे. रस्त्यावरील दुरुस्तीच्या कामात दुर्लक्ष व निष्काळजीपणा दाखविणाऱ्या कंत्राटदारावर जबाबदारी निश्चित करून खर्च झालेल्या रकमेची कंत्राटदारांकडून वसुली करण्यात यावी. तसेच औरंगाबाद सिन्नर-घोटी-मुंबई हा रस्ता खराब झाल्यामुळे त्यावरील टोल वसुली बंद करण्यात आली त्यामुळे महामंडळाचे नुकसान झाल्यामुळे टोल चालविणाऱ्या संबंधित कंत्राटदारावरही जबाबदारी निश्चित करून त्यांच्याविरुद्ध कारवाई करण्यात यावी.

तसेच कंत्राटदाराने नवीन कामाच्या निविदेसाठी केलेल्या अर्जाच्या सोबत बिड सिक्युरीटी म्हणून १९.०० लक्ष रुपयांचा धनाकर्ष जमा केला आहे. महामंडळाने ही रक्कम रस्त्याच्या कामावर झालेल्या खर्चामध्ये वळती करून उर्वरित रक्कम वसुल करणेसाठी संबंधित अधिकाऱ्यांवर जबाबदारी निश्चित करण्यात यावी कारण या कामांच्या प्रकरणात दोन्ही शासनाचे अधिकारी असल्याने सामान्य प्रशासन विभागाकडून मंजुरी घेऊन चौकशी करण्यात यावी व संबंधित अधिकाऱ्यांविरुद्ध एक महिन्याच्या आत दोषारोपपत्र बजावून समितीने दिलेल्या निदेशान्वये शिस्तभंगाची कारवाई करण्यात यावी व कंत्राटदाराकडून उक्त रक्कम तात्काळ वसुल करण्यासाठी कायदेशीर प्रक्रिया राबविण्यात यावी व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीस दोन महिन्यांच्या आत पाठविण्यात यावा, अशी समितीची शिफारस आहे.

सात – टोल कंत्राटदारांना अंतिमरूप देण्यामधील विलंब :-

७.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या प्रकरण क्रमांक २ मधील परिच्छेद क्रमांक २.१२.४ मध्ये “टोल कंत्राटदारांना अंतिमरूप देण्यामधील विलंब” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, अस्तित्वात असलेल्या टोल वसुली कंत्राटाची मुदत संपण्यापूर्वीच पुढील टोल वसुली कंत्राटाला अंतिमरूप देण्याची कंपनीने खात्री करून घ्यावयाची होती. निविदांना अंतिमरूप देण्यासाठी सहा महिन्यांचा कालावधी लागतो हे विचारात घेऊन कंपनीने अस्तित्वात असलेले कंत्राट संपण्यापूर्वी सहा महिने अगोदर निविदा मागवायला हव्या होत्या. ४० टोल वसुली कंत्राटांच्या नमुना तपासणीत असे आढळून आले की १० (देवळे, दुसरबीड, एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रम बारामती, किणी, तासवडे, मालेगांव महेकर, नागझरी खेडा, नक्षत्रवाडी, ताडाली व सावंगी येथील रेल्वे उड्डाण पूल) टोल केंद्रासाठी निविदा वेळेवर मागविण्यात आल्या नव्हत्या व त्यामधील विलंब दोन ते ११ महिने होता. अंतिमरूप देण्यामधील विलंब सुद्धा सहा महिन्यापेक्षा जास्त असल्याचे निदर्शनास आले होते व सन २००९ ते २०१४ या कालावधीत प्रदान करण्यात आलेल्या १२ टोल वसुली कंत्राट देण्यामध्ये एकंदर विलंब एक ते २० महिने दिसून आला. परिणामस्वरूप कंपनीला वाहनांच्या वाढील संख्येनुसार कंत्राटाच्या दरामध्ये सुधारणा करण्याची करारामध्ये तरतूद नसल्यामुळे अस्तित्वात असलेल्या १२ (देवळे, दुसरबीड, एकात्मिक रस्ते विकास कार्यक्रम बारामती, किणी, तासवडे, मालेगांव महेकर, नागझरी खेडा, नक्षत्रवाडी, ताडाली व सावंगी येथील रेल्वे उड्डाण पूल) कंत्राटाना त्याच दराने मुदत वाढ द्यावी लागली होती. नंतरच्या निविदामधील दर अस्तित्वात असलेल्या कंत्राटदारापेक्षा जास्त असल्याचे आढळून आले होते. पुढील

निविदांमध्ये मिळालेले जास्त दर विचारात घेता महसुलाचे नुकसान रुपये १३.२४ कोटी होते व त्यामुळे अस्तित्वात असलेल्या कंत्राटदारांना तेवढा अदेय फायदा झाला होता व हे चांगल्या करार व्यवस्थापन पद्धतीचा स्वीकार करून निविदा वेळेवर मागवून ते टाळता येणे शक्य होते.

व्यवस्थापनाने म्हटले (नोव्हेंबर, २०१४) होते की, विलंब मुख्यतः प्रशासकीय प्रक्रियेमुळे झाला होता. त्यांनी पुढे असेही म्हटले की अस्तित्वात असलेल्या कंत्राटाला तीन महिन्यांपेक्षा जास्त कालावधीची मुदतवाढ देताना सुधारित जास्त दर लागू करण्यात येतील. परंतु, कंपनीने निविदांना वेळेवर अंतिमरूप देण्यासाठी आवश्यक असलेली यंत्रणा अस्तित्वात आणणे आवश्यक होते.

७.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, दिनांक २८ डिसेंबर २०११ रोजी झालेल्या संचालक मंडळाच्या बैठकीत निविदा प्रक्रिया अस्तित्वातील निविदा संपण्यापूर्वी ६ महिने अगोदर करण्यात यावी, असे ठरले.

निविदा प्रक्रियेमध्ये वाहन गणना, वाहतुकीची माहिती, अंदाजपत्रक करणे, निविदा दस्ताऐवज व अंदाजपत्रकास मान्यता देणे यासाठी कंत्राटदार नियुक्ती करणे आणि त्यानंतर निविदा बोलाविणे, असे आहे.

यापूर्वी रस्त्याच्या ठराविक भागात वाहतूक गणना ही त्या रस्त्यावरील वाहतुकीची सर्व माहिती उपलब्ध होण्यासाठी नयनसदृश्य पद्धतीने सर्वेक्षण करून केले जात होते. परंतु सन २०१२ मध्ये एम.एस.आर.डी.सी.ने एटीसीसी पद्धतीचे वाहतूक सर्वेक्षण सुरू केले. यामुळे या कामास थोडा विलंब लागला. एटीसीसी सर्वेक्षणामुळे एकूण वाहनाची संख्या उपलब्ध झाली व यास ठराविक वजावटीने गुणून अंदाजपत्रक निश्चित करण्यात आले. परंतु एटीसीसी सर्वेक्षणानुसार तयार अंदाजपत्रक हे जादा किंमतीचे असल्याने निविदाकारांकडून कुठलाही प्रतिसाद मिळाला नाही. त्यामुळे दुसऱ्यांदा निविदा बोलाविण्यात आल्या. पर्यायाने अस्तित्वातील कंत्राटदारास मुदतवाढ देण्यात आली.

नवीन कंत्राटदाराची नियुक्ती करण्यासाठी प्रामाणिकपणे वेळेत प्रयत्न म्हणजेच संवादाने व प्रशासकीय पद्धतीप्रमाणे करूनही काही निविदा अंतिम करण्यात विलंब लागला. त्यामुळे पथकर चालू ठेवण्यासाठी अपरिहार्याने मुदतवाढ देणे भाग पडले.

७.३ याप्रकरणी शासनाने असे अभिप्राय व्यक्त केले की, महामंडळाच्या अभिप्रायाशी शासन सहमत आहे.

७.४ सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या उपरोक्त लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने प्रधान सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग तसेच महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दिनांक १६ मे २०१८ रोजी साक्ष घेतली.

महालेखाकारांनी विचारणा केली की, टोल कंत्राटांना अंतिमरूप देण्यास विलंब झाल्यामुळे १३.२४ कोटी रुपयांच्या महसूलाचे नुकसान झालेले आहे, याबाबत व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, निविदा प्रक्रियेस प्रत्येक वेळी उशीर झाला. विलंबाची विविध कारणे आहेत. सन २००९ ते २०१४ या कालावधीत टोल कंत्राट देण्यामध्ये २० महिने उशीर झाल्यामुळे १३.२४ कोटी रुपयांचे नुकसान झाले. सन २०१० मध्ये नयनदृश्य (मॅन्युअल) पद्धतीने सर्वेक्षणाचा निर्णय घेण्यात आला होता. त्यानंतर एटीसीसी (ऑटोमॅटिक ट्रॅफिक काउंटिंग काउंटर) मार्फत वाहनांची वर्दळ मोजण्याचा निर्णय घेण्यात आला. एटीसीसीमार्फत सर्वेक्षण केल्यानंतर अपेक्षित महसूलाच्या आकडेवारीमध्ये वाढ झाली. संचालक मंडळाच्या दिनांक २८ डिसेंबर २०११ रोजीच्या बैठकीत घेतलेल्या निर्णयानुसार सहा महिने अगोदर प्रक्रिया सुरू करावी किंवा निविदांना प्रतिसाद मिळत नसेल तर फक्त तीन महिने पूर्वीच्या अस्तित्वातील कंत्राटदारास मुदतवाढ देण्यात यावी. नवीन निविदा अंतिम होण्याच्या मधल्या काळात वसुलीची जबाबदारी त्यांच्यावर सोपवून जेथे एक्सटेंडेड निविदा आहेत तेथे सुधारित दराने नुकसान वसुली व्हावी असे सुचविले.

या संदर्भात समितीने विचारणा केली की, नवीन निविदांमध्ये दर वाढतो. त्याची प्रिन्सीपल किंमत काय आहे, नुकसान काय आहे, रस्त्यांचा, ट्रॅफिक, वाहनांचा हिशेब केला तर नुकसान वाढत आहे का, यावर व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, १० पैकी २ ठिकाणी कोणतेही नुकसान झालेले नाही. किनी-तासवडे वगळता इतर ८ ठिकाणचे टोल नाके बंद केल्यामुळे ३००० कोटी रुपयांचे नुकसान झालेले आहे. दिनांक १५ जुलै २०१८ रोजीपासून ८ टोल बंद करण्याचा शासनाचा आदेश आहे. यावर सन २०१४ पर्यंत आठशे कोटी रुपयांचा खर्च झालेला आहे.

यावर विभागीय सचिवांनी नमूद केले की, यामध्ये यांचे कॅपिटल एक्स्पेंडिचर, नफा-तोटा व त्यांनी केलेली मागणी, त्यांचा झालेला खर्च या गोष्टी पाहणे आवश्यक आहे. याबाबत वित्त व नियोजन विभागामध्ये यथोचित नियमानुसार निर्णय घेण्यात येईल. तसेच, सदर प्रस्ताव मंत्री मंडळापुढेही सादर करण्यात येईल. तसेच शासनाने टोलबंदीच्या घेतलेल्या निर्णयाच्या अनुषंगाने टोलबंदीमुळे झालेल्या नुकसानीसंदर्भातील भरपाईचाही निर्णय शासन स्तरावर नियमानुसार घेण्यात येईल व वित्त विभागाच्या मान्यतेने नुकसानभरपाई देण्यात येईल.

तदनंतर समितीने अशी विचारणा केली की, महामंडळाच्या अखत्यारितील जे टोल बंद आहेत, त्यांची नुकसान भरपाई संबंधित विभाग व वित्त विभागाने नियमानुसार द्यावी. यावर व्यवस्थापकीय संचालक यांनी नमूद केले की, महामंडळाने ३००० कोटी रुपयांची मागणी केलेली होती. सन २०१४ मध्ये टोलबंदीचा निर्णय घेण्यात आला होता. महामंडळाचे २६ टोलनाके आहेत. त्यापैकी काही टोल नाके बंद झाले ते सोडून इतर ठिकाणी टोल वसूल होतात. नवीन एजन्सीकडे टोलवसूलीचे काम देण्याआधी आवश्यक ती कार्यवाही सहा महिन्यांचा कालावधी ठेवून आधीच सुरू केली जाते. नवीन एजन्सीकडे कार्यभार सुपूर्द करण्याआधी पूर्वीच्या एजन्सीला विहित दरानुसार टोलवसूली करण्याची मुभा देण्यात येते. तसेच नवीन धोरण, नवीन ठेका असेल तर पूर्वीच्या एजन्सीला तीन महिन्यांची मुदतवाढ देऊन पूर्वीच्या व नवीन विहित दराच्या अनुषंगाने सुधारित दर नेमून देऊन त्याप्रमाणे टोल वसुली करण्याची परवानगी दिली जाते.

समितीने पृच्छा केली की, निविदा काढण्यास एक महिन्यापासून वीस महिन्यांपर्यंत विलंब झालेला आहे, यावर अधिक माहिती देतांना विभागीय सचिवांनी असे नमूद केले की, टोलच्या निविदा वेळेवर काढणे आवश्यक आहे. संचालक मंडळाने निर्णय वेळेवर घेतला नाही त्यामुळे निविदा वेळेवर काढल्या नाहीत. महामंडळाच्या माध्यमातून संचालक मंडळाची बैठक तीन महिन्यांतून एकदा व वर्षातून चार वेळा घेणे आवश्यक आहे. प्रशासनाच्या माध्यमातून देखील चालढकल झालेली आहे. संचालक मंडळाकडून योग्य वेळी योग्य निर्णय व त्याची अंमलबजावणीचे आदेश सादर करण्यात आलेले नाहीत.

७.५ अभिप्राय व शिफारस :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात टोल कंत्राटदारांना अंतिमरूप देण्यामधील विलंब या आक्षेपाबाबत अस्तित्वात असलेले कंत्राट संपण्यापूर्वी सहा महिने अगोदर निविदा मागविणे आवश्यक होते. १०/३० टोल केंद्रासाठी निविदा वेळेवर मागविण्यात आल्या नाही. सन २००९ ते २०१४ या कालावधीत प्रदान करण्यात आलेल्या १२ टोल वसुली कंत्राटामध्ये २० महिन्यांचा विलंब झाला आहे. परिणामस्वरूप वाहनांच्या वाढीव संख्येनुसार कंत्राटाच्या दरामध्ये सुधारणा करण्याची तरतूद करारामध्ये नसल्यामुळे अस्तित्वात असलेल्या १२/३१ कंत्राटांना त्याच दराने मुदतवाढ द्यावी लागली. त्यामुळे निविदांमधील दर अस्तित्वात असलेल्या कंत्राटदारापेक्षा जास्त असल्यामुळे रुपये १३.२४ कोटी महसुलाचे नुकसान झाले आहे, असे आक्षेप घेतलेले आहेत.

समितीच्या निदर्शनास असे आले की, निविदा काढण्यास सुमारे २० महिने (१ वर्ष ८ महिने) विलंब झाल्यामुळे महामंडळाचे १३.२४ कोटी रुपयांचे नुकसान झालेले आहे. सदर विलंब मॅन्युअल पद्धती ऐजवी एटीसीसी (ऑटोमॅटीक ट्रॅफिक काउंटिंग काउंटर) पद्धतीने वाहनांची मोजदार ठेवल्यामुळे वाहनांच्या संख्येत झालेली वाढ व पर्यायाने अपेक्षित असलेला वाढीव महसूल व त्यामुळे निविदेच्या रकमेत झालेली वाढ यामुळे झालेला तर आहेच याशिवाय निविदा वेळेवर काढलेल्या नसणे, प्रशासकीय अतिविलंब त्याचप्रमाणे संचालक मंडळाने देखील वेळेवर निर्णय घेतलेला नसणे हे सुद्धा आहे.

उपरोक्त बाबी विचारात घेता समिती शिफारस करते की, यापुढे प्रशासनाने नवीन निविदा काढण्यासाठी कोणत्याही परिस्थितीमध्ये सहा महिन्यांच्या आत सर्व प्रक्रिया पूर्ण कराव्यात. तसेच संचालक मंडळापुढे सर्व बाबी समोर ठेवण्यात याव्यात जेणेकरून संचालक मंडळास निर्णय घेण्यास पुरेसा कालावधी मिळेल. संचालक मंडळाच्या तीन महिन्यांतून एकवेळ याप्रमाणे वर्षातून किमान चार बैठका घेण्यात याव्यात. संचालक मंडळाने देखील कोणत्याही परिस्थितीत विहित कालावधीतच अंतिम निर्णय घ्यावा जेणेकरून महामंडळाचे आर्थिक नुकसान तर होणार नाहीच शिवाय महामंडळही नफ्यात राहिल.

समिती अशीही शिफारस करते की, महामंडळाच्या अखत्यारितील जे टोल बंद झाले आहेत त्याची नुकसानभरपाईची रक्कम महामंडळाने विभागाकडे केलेल्या मागणीच्या अनुषंगाने सार्वजनिक बांधकाम विभाग व वित्त विभागाने नियमानुसार कार्यवाही करून महामंडळाला रक्कम अदा करण्याची कार्यवाही करण्यात यावी.

समितीने उक्तप्रमाणे केलेल्या शिफारशींवर केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीस दोन महिन्यांच्या आत पाठविण्यात यावा, अशी समिती शिफारस करित आहे.

बैठकीचे परिशिष्ट

परिशिष्ट

पहिली बैठक

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक ७ नोव्हेंबर २०१७ रोजी दुपारी १२-०० वाजता, कक्ष क्रमांक १९०१, एकोणिसावा मजला, विधान भवन, मुंबई येथे आयोजित करण्यात आली होती. सदरहू बैठकीस खालीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उपस्थिती :

- (१) डॉ. अनिल बोंडे, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख
- (२) श्री. सुरेश हाळवणकर, वि.स.स.
- (३) श्रीमती माधुरी मिसाळ, वि.स.स.
- (४) श्री. अमल महाडीक, वि.स.स.
- (५) श्री. संजय (बाळा) भेगडे, वि.स.स.
- (६) श्री. डि मल्लीकार्जून रेड्डी, वि.स.स.
- (७) श्री. सदानंद चव्हाण, वि.स.स.
- (८) श्री. सुनिल शिंदे, वि.स.स.
- (९) डॉ. राहुल पाटील, वि.स.स.
- (१०) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
- (११) अॅड. हुस्नबानू खलिफे, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

- (१) श्री. ना. रा. थिटे, उप सचिव
- (२) श्री. आ. ब. राहाटे, अवर सचिव (समिती)
- (३) श्री. मंगेश पिसाळ, कक्ष अधिकारी

महालेखाकार कार्यालय, मुंबई

श्रीमती पी. माधवी, महालेखाकार

विभागीय प्रतिनिधी :

- (१) श्री. आशिष कुमार सिंह, प्रधान सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग
- (२) श्री. भूषण गगराणी, व्य. सं. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ
- (३) श्री. पी. एस. मंडपे, सह व्य. सं. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या सार्वजनिक उपक्रम अहवालातील “महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ” यांच्या परिच्छेदासंबंधात महामंडळाच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

दुसरी बैठक

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक ९ जानेवारी २०१८ रोजी दुपारी १-०० वाजता, कक्ष क्रमांक १९०१, एकोणिसावा मजला, विधान भवन, मुंबई येथे आयोजित करण्यात आली होती. सदरहू बैठकीस खालीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उपस्थिती :

- (१) डॉ. अनिल बोंडे, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख
- (२) श्री. अमल महाडीक, वि.स.स.
- (३) श्री. डि मल्लीकार्जून रेड्डी, वि.स.स.
- (४) श्री. हेमंत पाटील, वि.स.स.
- (५) श्री. सुनिल शिंदे, वि.स.स.
- (६) श्री. सुनिल केदार, वि.स.स.
- (७) श्री. आनंदराव पाटील, वि.प.स.
- (८) अॅड. हुस्नबानू खलिफे, वि.प.स.

आमंत्रित सदस्य :

- (१) श्री. रामराव वडकुते, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

- (१) श्री. ना. रा. थिटे, उप सचिव
- (२) श्री. मंगेश पिसाळ, कक्ष अधिकारी

महालेखाकार कार्यालय, मुंबई

श्रीमती पी. माधवी, महालेखाकार

विभागीय प्रतिनिधी :

- (१) श्री. आशिष कुमार सिंह, प्रधान सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग
- (२) श्री. राधेश्याम मोपलवार, व्यवस्थापकीय संचालक, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ
- (३) श्री. किरण कुरुंदकर, सह व्यवस्थापकीय संचालक, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ
- (४) श्री.पी. एस. मंडपे, व्यवस्थापकीय संचालक, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या सार्वजनिक उपक्रम अहवालातील “महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ” यांच्या परिच्छेदासंबंधात महामंडळाच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

तिसरी बैठक

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक ६ फेब्रुवारी २०१८ रोजी दुपारी २-०० वाजता, कक्ष क्रमांक १९०१, एकोणिसावा मजला, विधान भवन, मुंबई येथे आयोजित करण्यात आली होती. सदरहू बैठकीस खालीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उपस्थिती :

- (१) डॉ. अनिल बोंडे, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख
- (२) श्री. सुनिल शिंदे, वि.स.स.
- (३) श्री. हर्षवर्धन सपकाळ, वि.स.स.
- (४) श्री. अमित इनक, वि.स.स.
- (५) अॅड. हुस्नबानू खलिफे, वि.प.स.

आमंत्रित सदस्य :

- (१) श्री. रामराव वडकुते, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

- (१) श्री. आ. ब. राहाटे, अवर सचिव (समिती)
- (२) श्री. मंगेश पिसाळ, कक्ष अधिकारी

महालेखाकार कार्यालय, मुंबई

श्रीमती पी. माधवी, महालेखाकार

विभागीय प्रतिनिधी :

- (१) श्री. अ. अ.सगणे, सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग
- (२) श्री. राधेश्याम मोपलवार, उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक, म.रा.र.वि.म.
- (३) श्री. अ. ब. गायकवाड सह व्यवस्थापकीय संचालक, म.रा.र.वि.म.

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या सार्वजनिक उपक्रम अहवालातील “महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ” यांच्या परिच्छेदासंबंधात महामंडळाच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

चौथी बैठक

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक बुधवार, दिनांक १६ मे २०१८ रोजी दुपारी २-३० वाजता, कक्ष क्रमांक १९०१, एकोणिसावा मजला, विधान भवन, मुंबई येथे आयोजित करण्यात आली होती. सदरहू बैठकीस खालीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उपस्थिती :

- (१) डॉ. अनिल बोंडे, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख
- (२) श्री. हेमंत पाटील, वि.स.स.
- (३) श्री. सुनिल केदार, वि.स.स.
- (४) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
- (५) श्री. आनंदराव पाटील, वि.प.स.
- (६) अॅड. हुस्नबानू खलिफे, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

- (१) श्री. ना. रा. थिटे, उप सचिव
- (२) श्री. आ. ब. राहाटे, अवर सचिव (समिती)

महालेखाकार कार्यालय, मुंबई

श्री.सौरवकुमार जयपुरीयार, प्रधान महालेखाकार

विभागीय प्रतिनिधी :

- (१) श्री. आशिष कुमार सिंह, प्रधान सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग
- (२) श्री. राधेश्याम मोपलवार, उपाध्यक्ष तथा व्य.सं., महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ
- (३) श्री. अ. ब. गायकवाड, सह व्य.सं. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१३-१४ च्या सार्वजनिक उपक्रम अहवालातील “महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ” यांच्या परिच्छेदासंबंधात महामंडळाच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

पाचवी बैठक

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक २७ नोव्हेंबर २०१८ रोजी ३-०० वाजता, कक्ष क्रमांक १९०१, एकोणिसावा मजला, विधान भवन, मुंबई येथे आयोजित करण्यात आली होती. सदरहू बैठकीस खालीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उपस्थिती :

- (१) डॉ. अनिल बोंडे, वि.स.स., तथा समिती प्रमुख
- (२) श्री. राजेंद्र नजरधने, वि.स.स.
- (३) श्रीमती माधुरी मिसाळ, वि.स.स.
- (४) श्री. अमल महाडीक, वि.स.स.
- (५) श्री. सुनिल केदार, वि.स.स.
- (६) श्री. संदीप नाईक, वि.स.स.
- (७) श्री. आनंदराव पाटील, वि.प.स.
- (८) श्रीमती हुस्नबानू खलिफे, वि.प.स.
- (९) श्री. रामराव वडकुते, वि.प.स. (विशेष निमंत्रित)

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

- (१) श्री. ना.रा.थिटे, उप सचिव
- (२) श्री. आ.ब.राहाटे, अवर सचिव (समिती)
- (३) श्री. आशिष जावळे, कक्ष अधिकारी

समितीने प्रारूप अहवालाच्या मसुद्यांवर विचार करून तो काही सुधारणांसह संमत केला.