



महाराष्ट्र विधानमंडळ

सार्वजनिक उपक्रम समिती  
(२०२०-२०२१)  
(चौदावी महाराष्ट्र विधानसभा)

महाराष्ट्र शासनाच्या सन २०१४-२०१५ च्या  
(सार्वजनिक उपक्रम) अहवालातील "महाराष्ट्र राज्य मार्ग  
परिवहन महामंडळ" यांच्या कामकाजासंबंधातील  
परिच्छेद क्रमांक ३.१.७ व ३.१.१८ यावरील समितीचा  
दुसरा अहवाल

(दिनांक २३ डिसेंबर, २०२१ रोजी विधानसभेस/विधानपरिषदेस सादर केला.)

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय  
विधान भवन, मुंबई

सर्वजनिक उपक्रम समिती  
(२०२०-२०२१)  
(चौदावी महाराष्ट्र विधानसभा)

महाराष्ट्र शासनाच्या सन २०१४-२०१५ च्या  
(सर्वजनिक उपक्रम) अहवालातील "महाराष्ट्र राज्य मार्ग  
परिवहन महामंडळ" यांच्या कामकाजासंबंधातील  
परिच्छेद क्रमांक ३.१.७ व ३.१.१८ यावरील समितीचा  
दुसरा अहवाल

(तीन)  
सार्वजनिक उपक्रम समिती  
(२०२०-२०२१)

**समिती प्रमुख**

(१) अॅड. अशोक पवार, वि.स.स.

**सदस्य**

(२) श्री. वैभव नाईक, वि.स.स.

(३) श्री. रमेश कोरगांवकर, वि.स.स.

(४) श्री. योगेश कदम, वि.स.स.

(५) श्री. रमेश बोरनारे, वि.स.स.

(६) श्री. दिपक चव्हाण, वि.स.स.

(७) श्री. अनिल पाटील, वि.स.स.

(८) श्री. रोहित पवार, वि.स.स.

(९) श्री. पी.एन.पाटील, वि.स.स.

(१०) श्री. मोहनराव हंबडे, वि.स.स.

(११) श्री. संजय जगताप, वि.स.स.

(१२) श्री. गणेश नाईक, वि.स.स.

(१३) श्री. मदन येरावार, वि.स.स.

(१४) डॉ. सुरेश खाडे, वि.स.स.

(१५) श्री. प्रशांत ठाकूर, वि.स.स.

(१६) श्री. संजय केळकर, वि.स.स.

(१७) श्री. महेश लांडगे, वि.स.स.

(१८) श्रीमती माधुरी मिसाळ, वि.स.स.

(१९) श्री. महेश बालदी, वि.स.स.

(२०) श्री. देवेंद्र भुयार, वि.स.स.

(२१) श्री. गोपीकिसन बाजोरिया, वि.प.स.

(२२) श्री. सतीश चव्हाण, वि.प.स.

(चार)

- (२३) डॉ. सुधीर तांबे, वि.प.स.  
(२४) श्री. प्रसाद लाड, वि.प.स.  
(२५) श्री. प्रविण दटके, वि.प.स.  
(२६) श्री. किशोर दराडे, वि.प.स. (विशेष निमंत्रित)

**महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय**

श्री. राजेन्द्र भागवत, प्रधान सचिव

श्री. ऋतुराज ज. कुडतरकर, उप सचिव

श्री. आशिष जावळे, अवर सचिव (समिती)

श्री. चंद्रभान नंदनवार, कक्ष अधिकारी

( पाच )  
अनुक्रमणिका

अनुक्रमांक	तपशील	पृष्ठ क्रमांक
एक	प्रस्तावना	( सात )
दोन	“ महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ ” ( लेखा परिक्षा अहवाल २०१४-२०१५ ) ( १ ) व्यापक प्रवासी वाहतूक धोरणाचा अभाव ( परिच्छेद क्रमांक ३.१.७ ) ( २ ) वाहन चालकांची उपलब्धता नसल्यामुळे वातानुकूलित बसेसच्या टाळता येण्याजोगा फेऱ्यांचे रद्द होणे ( परिच्छेद क्रमांक ३.१.१८ )	१      ८
परिशिष्ट	समितीच्या बैठकीचे संक्षिप्त कार्यवृत्त	१९

( सात )

**प्रस्तावना**

मी, सार्वजनिक उपक्रम समितीचा समिती प्रमुख, समितीने अधिकार दिल्यावरून महाराष्ट्र शासनाच्या सन २०१४-२०१५ च्या (सार्वजनिक उपक्रम) अहवालातील "महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ" यांच्या कामकाजासंबंधातील परिच्छेद क्रमांक ३.१.७ व ३.१.१८ यावरील समितीचा दुसरा अहवाल सादर करीत आहे.

"महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ" यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनावर गृह (परिवहन) विभागाचे अपर मुख्य सचिव, "महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे" प्रतिनिधी यांची समितीने दिनांक १६ मार्च, २०२१ रोजी साक्ष घेतली.

महालेखाकार (लेखा II) यांनी निमंत्रणानुसार समितीच्या बैठकींना उपस्थित राहून समितीला केलेल्या मार्गदर्शनाबद्दल समिती त्यांचे आभार मानते. तसेच गृह (परिवहन) विभागाचे अपर मुख्य सचिव, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे प्रतिनिधी व सर्व संबंधित अधिकारी वर्ग यांनी समितीला दिलेल्या सहकार्याबद्दल समिती त्यांचे आभार मानते.

समितीने मंगळवार, दिनांक १६ नोव्हेंबर, २०२१ रोजी झालेल्या बैठकीत या अहवालावर विचार करून तो काही सुधारणांसह संमत केला.

**विधान भवन:**

मुंबई,

दिनांक १६ नोव्हेंबर, २०२१.

**अॅड. अशोक पवार,**

समिती प्रमुख,

सार्वजनिक उपक्रम समिती.

**“महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ”**

(सन- २०१४-१५)

**एक - व्यापक प्रवासी वाहतूक धोरणाचा अभाव :-**

१.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१४-१५ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१.७ मध्ये “ **व्यापक प्रवासी वाहतूक धोरणाचा अभाव** ” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे असे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, राज्यात किफायतशीर आणि कार्यक्षम सार्वजनिक वाहतूक प्रणालीची तजवीज करण्यासाठी एकात्मिक/व्यापक प्रवासी वाहतूक धोरणाची आवश्यकता होती की, ज्यामुळे रास्त व पुरेशी सेवा प्रवाशांना प्रदान करता येईल. बेकायदेशीर प्रवासी वाहतूक वाहनाचे कार्यचालन दूर करता येईल, आणि वैयक्तिक/खाजगी वाहनांच्या मोठ्या प्रमाणात वाढ झाल्याकारणाने होणारी कोंडी/प्रदूषणात कपात करता येईल. महामंडळाने तयार केलेले वाहतूक धोरणाचे संकल्पित पत्र महाराष्ट्र शासनाला सादर केले होते (फेब्रुवारी, २००८) जे अजूनही विचाराधीन आहे (डिसेंबर, २०१५) या संदर्भात, महाराष्ट्र शासनाने एकात्मिक वाहतूक धोरण तयार करून जलद बदलणाऱ्या वाहतूक परिस्थितीत महामंडळाची भूमिका पुन्हा स्पष्ट करणे निकडीचे आहे.

१.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, लेखापरीक्षणामध्ये सूचित केल्याप्रमाणे एकात्मिक / व्यापक प्रवासी वाहतूक धोरणाची प्रणाली गठण करणे हे महाराष्ट्र शासनाच्या अखत्यारीत आहे.

१.३ याप्रकरणी शासनाने असे अभिप्राय व्यक्त केले की, राज्याचे वाहतूक धोरण संदर्भात महाराष्ट्र परिवहन व रस्ते सुरक्षा विधेयक, २०१७ विधान मंडळाच्या दोन्ही सभागृहात पारित होऊन ते मा. राष्ट्रपती महोदयांच्या मान्यतेसाठी पाठविण्यात आला आहे.

१.४ गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या उपरोक्त लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने अपर मुख्य सचिव, गृह (परिवहन) विभाग तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे प्रतिनिधी व इतर अधिकारी यांची दिनांक १६ मार्च, २०२१ रोजी साक्ष घेतली.

साक्षीच्या वेळी समितीने विचारणा केली की, सदरहू परिच्छेदात शासनाच्या अभिप्रायात “ वाहतूक धोरणासंदर्भात विधेयके संमत केली असून ते मा. राष्ट्रपती यांच्याकडे पाठविण्यात आली आहेत.” असे नमूद केले आहे. त्या विधेयकात ढोबळमानाने भूमिका मांडली आहे. परिवहन

महामंडळाला खाजगी वाहतुकीची स्पर्धा असते. त्यामध्ये वडाप, मिनी डोअर, ईको कार यासारख्या वाहनांमधून प्रवासी वाहतूक केली जाते. शासनाने टप्पा वाहतुकीस मनाई केली असतांना खाजगी प्रवासी वाहतूक सुरू असून काही लोकप्रतिनिधी याकरिता आग्रह करीत असतांना त्या वाहतुकीला शासनाकडून परवानगीही दिली जात नाही. त्या अनुषंगाने आता जे विधेयक आहे त्या विधेयकामध्ये योग्य धोरण नाही. त्यामुळे अशा प्रकारचे काही नवीन प्रस्ताव शासनमार्फत कायदा मंजूर करण्याच्या दृष्टीने ठेवला जाणार आहे काय.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, सध्या परिवहन महामंडळाला एकाधिकारशाही दिलेली आहे. त्या धोरणामध्ये परिवर्तन करण्याची बाब शासनाच्या विचाराधीन नाही.

यावर समितीने अशी विचारणा केली की, शासनाच्या दृष्टीकोनातून अवैध प्रवासी वाहतूक सुरू आहे. एकीकडे परिवहन महामंडळाला एकाधिकारशाही दिली आहे व दुसरीकडे अवैध प्रवासी वाहतूक सुरू आहे. त्यातून निष्पन्न काहीच होणार नाही. याबाबत शासनाने पुढाकार घेऊन कार्यवाही केली पाहिजे. मुंबई महानगरक्षेत्रात अशा प्रकारची वाहतूक राजरोसपणे सुरू असतांना टप्पा वाहतुकीला परवानगी दिलेली नाही अशी वाहतूक काही संघटना करीत असतात. याबाबत शासनाने ठोस धोरण तयार करण्याची आवश्यकता आहे, अन्यथा परिवहन महामंडळ कायम तोट्यामध्येच राहील.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, अवैध प्रवासी वाहतुकीला वैध केले तर परिवहन महामंडळाचा तोटा वाढेल. त्यामुळे परिवहन महामंडळाला एकाधिकारशाही देण्यात आली असून त्या धोरणामध्ये कोणत्याही प्रकारचा बदल करण्यात येणार नाही.

यावर समितीने अशी विचारणा केली की, सन २०११ मध्ये राज्य शासनाने परिवहन महामंडळाला रुपये १२०० कोटी दिलेले आहेत. अवैध वाहतूक सुरू राहिली तर महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचा तोटा वाढतच राहील. त्यामुळे याबाबत शासनाने पुढाकार घेऊन योग्य उपाययोजना केल्या पाहिजेत. भविष्यकाळात महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उत्पन्न वाढवावयाचे असेल तर प्रवाशांना काही सवलतींचा लाभ दिला पाहिजे. जर प्रवाशांनी एक महिना अगोदर प्रवासाची बुकींग केली तर त्यांना तिकिट दरामध्ये सवलत, बल्क बुकिंग असेल तर दहा टक्के सवलत, अशा प्रकारच्या इतर सवलती महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने दिल्या तर अवैध वाहतूक प्रवासाकडील ओघ कमी होऊन तो महामंडळाकडे येऊ शकेल.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे दर फ्लेक्सिबल असले पाहिजेत यासाठी प्रयत्न करण्यात येत आहे. परंतु स्थानिक स्तरावर



ज्या ठिकाणी आवश्यकता नसेल तेथेही अशा प्रकारच्या सवलती देण्याची शक्यता नाकारता येत नाही. अवैध वाहतूक बंद करण्यासाठी शासनाने धोरण तयार केले असून परिवहन आयुक्तांकडून याबाबत वारंवार कारवाई केली जाते.

यावर समितीने अशी विचारणा केली की, पुणे परिसरामध्ये पुणे महानगरपालिकेच्या (पीएमटीच्या) आधुनिक बस आहेत. त्या प्रकारच्या आधुनिक बस परिवहन महामंडळाने पुणे परिसरामध्ये चालविल्या तर त्यातून अधिक प्रवासी व उत्पन्न मिळून महामंडळाचा फायदा होईल. सध्या पीएमटी बसमध्ये प्रवाशांना उभे राहण्यासाठी जागा मिळत नाही. ज्याप्रमाणे पुणे महानगरपालिकेच्या परिवहन विभागामार्फत पुणे ते रांजणगावपर्यंत बस चालविल्या जातात त्याच धर्तीवर अशा प्रकारच्या बस गाड्या महामंडळाने तयार केल्या तर त्याचा निश्चितच फायदा होईल. याबाबत विभागाला धोरण तयार करता येईल काय.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, होय. समितीने जी सूचना केली आहे त्यानुसार कार्यवाही करता येईल. शासनाकडून या वर्षी जो निधी प्राप्त होणार आहे त्यामध्ये समितीने सूचना केल्यानुसार अभ्यास करून त्या भागामध्ये नवीन गाड्या सुरू करता येतील. अनेकदा खेड्यामध्ये परिवहन महामंडळाची बस जात असताना एखाद्या फेरीमध्ये प्रवासी मिळत नाहीत. ती बस रिकामी न्यावी लागते. शाळेतील विद्यार्थ्यांना सोडण्यासाठी बस गेल्यानंतर येते वेळेस तीच बस रिकामी होऊन येते. जगातील सर्वच देशामध्ये सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था ही तोट्यातच चालत आहे.

यावर समितीने असे नमूद केले की, आपण जे सांगत आहात त्याच्याशी समिती सहमत आहे. सध्या मुंबई शहरात बेस्टने मिनी बसेस सुरू केल्या आहेत. मोठ्या बससाठी अधिक खर्च येतो. परिणामी तोटा सहन करावा लागतो. ज्या ठिकाणी प्रवासी संख्या कमी असते तेथे परिवहन महामंडळामार्फत मिनी बस चालविता येतील काय, जेणेकरून परिवहन महामंडळास कमी तोटा होऊ शकेल.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, समितीने जी सूचना केली आहे त्या सूचनेचा निश्चितपणे विचार करता येईल. परंतु आपल्या माहितीसाठी सांगू इच्छितो, की बेस्टला दर महिन्याला २०० कोटी रुपयांचा तोटा होत असतो.

यावर समितीने विचारणा केली की, महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उत्पन्न वाढविण्यासाठी एक वेगळे धोरण तयार करून इतर खाजगी वाहतुकीला पायबंद घालून महामंडळाचे उत्पन्न वाढविता येईल काय, विभागाने मान्यतेसाठी धोरण पाठविले आहे,

उत्पन्न व खर्च वाढीबाबत महामंडळाकडून एखादे सर्वेक्षण केले होते काय, जर सर्वेक्षण केले असेल त्यानुसार शासनाकडे मागणी करण्यात आली होती काय.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, सर्वेक्षण झाले आहे किंवा नाही, याबाबत निश्चिपणे सांगता येणार नाही. परंतु इनहाऊस अभ्यास करून ज्या सूचना येत असतात त्यांना शासनाकडून मान्यता दिल्या जातात. कोणत्या मार्गावर कोणती गाडी चालवावयाची हे महामंडळ ठरवित असते. गाड्यांच्या ताप्याचा प्रस्तावाला शासनाकडून वेळोवेळी परवानगी दिली जाते. समितीने जी सूचना केली आहे, ती योग्य आहे. महामंडळाकडून याबाबत सर्वे केला जाईल. कोणत्या मार्गावर कोणती गाडी चालविली पाहिजे, तसेच सध्या होत असलेला तोटा कमी करण्यासाठी काय उपाययोजना करता येईल, यासाठी अभ्यास केला जाईल. दरम्यानच्या काळात जागतिक बँकेच्या सल्लागारांची मदत घेण्यात आली होती. त्यांनीही काही सूचना केल्या होत्या. त्यांचे असे म्हणणे होते की, महामंडळाने काही गाड्या भाडे तत्वावर घेतल्या पाहिजेत. जेणेकरून महामंडळाचा तोटा कमी होईल. महामंडळाकडे कर्मचाऱ्यांची संख्या मोठ्या प्रमाणात आहे. यापूर्वी काही गाड्या भाडे तत्वावर घेतल्या होत्या. कर्मचाऱ्यांशी दर चार ते पाच वर्षांनंतर करार करण्यात येतो. त्यामुळे महामंडळाचा खर्च वाढतो.

तद्नंतर समितीने सांगली जिल्ह्याचे उदाहरण देतांना असे नमूद केले की, सांगली शहरात परिवहन महामंडळाच्या सिटी बस मोठ्या प्रमाणात असून त्या शहराच्या २० कि.मी. भागापर्यंत प्रवासी वाहतूक करित असतात. आता शहरांचा विस्तार मोठ्या प्रमाणावर होत असून शहरामध्ये परिवहन महामंडळाच्या छोट्या सिटी बस गाड्या चालविल्या तर ते सोयीचे होईल जेणेकरून महामंडळाचा तोटा कमी होऊ शकेल.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केली की, समितीने ज्या ज्या सूचना केल्या आहेत त्याबाबत अभ्यास केला जाईल. महामंडळाच्या संचित तोट्याची रक्कम मोठी आहे. त्यामुळे नवीन बसगाडी खरेदी करणे अडचणीचे आहे. परंतु यावर्षी शासनाने नवीन गाड्यांसाठी आर्थिक तरतूद केली आहे. त्यामधून कशा प्रकारे नवीन पध्दतीच्या गाड्या घेता येतील याची माहिती घेतली जाईल.

तद्नंतर समितीने अशी विचारणा केली की, मागील काळात साधारणतः दरवर्षी २ हजार गाड्या तयार केल्या आहेत व आता नवीन गाड्यांसाठी तरतूद करण्यात आली आहे, प्रदूषणाच्या अनुषंगाने आपण नवीन इलेक्ट्रिक गाड्या खरेदी करण्याच्या संदर्भात विचार केला आहे काय.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, केंद्र शासनाने सन २०३० पर्यंत सार्वजनिक वाहतूक १०० टक्के इलेक्ट्रिक वाहनांच्या माध्यमातून करण्याचा निर्णय घेतला आहे. त्यासाठी Faster Adoption of Electric Vehicle योजनेच्या माध्यमातून मोठी सबसिडी देण्यात येत आहे. राज्य शासनाचेही इलेक्ट्रिक वाहनांना सबसिडी देण्याबाबतचे धोरण विचाराधीन आहे. याबाबत अद्याप शासनाने निर्णय घेतला नाही. इलेक्ट्रिक गाडीची किंमत व्होल्वो बसच्या किंमतीच्या जवळपास राहिल. इलेक्ट्रिक गाडी खरेदी केल्यास डिझेलचा खर्च वाचणार आहे. परंतु सद्यःस्थितीमध्ये महामंडळाकडे चार्जिंग स्टेशन नाहीत व सद्यःस्थितीमध्ये १६० ते १७० कि.मी. पेक्षा अधिक अंतर धावणाऱ्या इलेक्ट्रिक बस उपलब्ध नाहीत. ६०० ते १००० कि.मी. पेक्षा अधिक अंतर धावणाऱ्या नवीन इलेक्ट्रिक बस उपलब्ध झाल्यास अधिकाधिक इलेक्ट्रिक बस खरेदी करता येतील.

यावर समितीने अशी विचारणा केली की, महामंडळाच्या सद्यःस्थितीतमध्ये उपलब्ध असलेल्या जागेमध्ये चार्जिंग स्टेशन उभारता येणे शक्य आहे. त्यामधूनही महामंडळास उत्पन्न मिळेल.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, उक्त बस खरेदी करण्याकरिता रेंजचा विषय आहे. मुंबई-पुणे, पुणे-नाशिक व नाशिक-मुंबई या मार्गांवर सुरुवातीला इलेक्ट्रिक बस व चार्जिंग स्टेशन सुरु करण्याचा महामंडळाचा प्रयत्न राहिल. त्यानंतर पुणे-कोल्हापूर, पुणे-अहमदनगर, अहमदनगर-औरंगाबाद, औरंगाबाद-बुलडाणा या मार्गांवर उक्त बस सेवा सुरु करता येईल.

तदनंतर समितीने अशी विचारणा केली की, महामंडळाने बस आगार (डेपो) उभारण्यासाठी अनेक ठिकाणी जागा संपादित केल्या असून अनेक वर्षांपासून त्या जागेचा वापर करण्यात येत नाही. अशा पध्दतीने जागा संपादित केल्यानंतर ती ३ वर्षांच्या काळामध्ये विकसित केली पाहिजे. उक्त कालावधीत जागा विकसित न केल्यास ज्याच्याकडून ती जागा घेण्यात आली होती त्यांना ती परत केली पाहिजे, असा नियम आहे. परंतु महामंडळाकडून अशा पध्दतीची कार्यवाही करण्यात येत नाही. महामंडळाच्या ९ ते १५ वर्षांपासून अनेक ठिकाणच्या जागा विना वापर पडून आहेत, त्याबाबत काही निर्णय घेण्यात येणार आहे काय, सदरहू जागेवर बांधकाम करावयाचे असेल तर ते ताबडतोब करण्यात यावे. अन्यथा ती जागा ज्याच्याकडून घेतली आहे त्याला परत करण्यात यावी. उक्त जागेचा वापर करण्यात येत नसल्याने तेथे अवैध धंदे चालतात, घाणीचे साम्राज्य असते, झोपडीधारकांची अतिक्रमणे होत आहेत. या प्रकरणी महामंडळ काही कार्यवाही करणार आहे काय, महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने भूसंपादन केल्यानंतर ती जागा ३ वर्षांत विकसित न केल्यास संबंधितांना परत करण्यात येते.

(शा.म.मु.) एचबी १३६७—३ (६००—१२-२०२१)

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, महामंडळाचा तोटा मोठ्या प्रमाणात होत असल्याने सर्व आगार (डेपो) विकसित करता आले नाहीत. महामंडळाची जागा खरेदी करून घेण्यात येते. सदरहू जागा खरेदी केल्यानंतर विकसित न केल्यास परत करावी, असा नियम नाही. महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाकडून उक्त जागेचे भूसंपादन करण्यात येते. परंतु महामंडळासाठी भूसंपादन करण्यात येत नसून ती खरेदी करण्यात येते.

यावर समितीने अशी विचारणा केली की, महामंडळाने १० ते ११ वर्षापूर्वी जागा खरेदी केल्या असून त्या विना वापर पडून आहेत. अशा अनेक जागांच्या संदर्भात न्यायालयामध्ये दावे प्रलंबित आहेत. महामंडळाने ग्रामीण व शहरी भागामध्ये खरेदी केलेल्या जागेवरील अतिक्रमणाची समस्या सुटू शकत नाही, दिवसेंदिवस त्यामध्ये वाढ होते. सदरहू मालमत्ता सद्यःस्थितीत संरक्षित आहे काय, याचे परिक्षण (ऑडीट) करून घेण्याची आवश्यकता आहे. जत तालुक्यामध्ये महामंडळाने खरेदी केलेल्या जागेवर अगोदर घर होते त्यानंतर ती जागा महामंडळाने खरेदी केली आहे. सदरहू जागेची मोजणी केल्यानंतर निम्मे घर महामंडळाच्या जागेत आहे. त्यामुळे महामंडळ त्या जागेचा विकासही करू शकत नाही व तेथील घरही हलविण्यात येत नाही. या गोष्टी महामंडळाने लक्षात घेतल्या पाहिजे.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केली की, समितीने सूचविल्यानुसार उक्त जागांचे परिक्षण (ऑडीट) करण्यात येईल. तसेच सदरहू जागा विकसित करण्यासाठी शासनास प्रस्ताव सादर करण्यात येईल.

तदनंतर समितीने असे नमूद केले की, महामंडळाने परिक्षण (ऑडीट) केल्यास त्यामुळे फायदा होईल. माहे फेब्रुवारी, २००८ मध्ये महामंडळाने वाहतूक धोरण प्रस्तावित केले आहे. आता सन २०२१ सुरू असून अद्यापही उक्त धोरण मंजूर करण्यात आले नाही ते शासनाच्या विचाराधीन आहे.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, विधिमंडळामध्ये विधेयक पारित होऊन ते मा.राष्ट्रपती महोदयांच्या मान्यतेसाठी दिल्ली येथे पाठविण्यात आले असून त्यास अद्याप मान्यता देण्यात आली नाही. शासनाने सन २०१६ मध्ये अवैध वाहतुकीच्या संदर्भात धोरण तयार केले आहे. त्यामध्ये परिवहन (आरटीओ) कार्यालयाच्या अधिकाऱ्यांनी अवैध वाहतुकीच्या संदर्भात कोणती कारवाई करावी, याबाबत नमूद करण्यात आले आहे.

#### १.५ अभिप्राय व शिफारस :-

१) भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्यावेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात “ व्यापक प्रवासी वाहतूक धोरणाचा अभाव “ या आक्षेपाबाबत साक्षीच्यावेळी समितीच्या असे निदर्शनास आले की, महाराष्ट्र

राज्य परिवहन महामंडळाला एकाधिकारशाही दिलेली आहे. असे असले तरी अवैध प्रवासी वाहतूक मोठ्या प्रमाणात सुरू आहे. अवैध प्रवासी वाहतूक सुरू राहिल्यास, राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचा तोटा वाढत जाईल. यासंदर्भात शासनाकडून उपाययोजना करण्याची आवश्यकता आहे.

महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे उत्पन्न वाढवावयाचे असल्यास, प्रवाशांना काही सवलतींचा लाभ दिला पाहिजे जसे की, प्रवाशांनी एक महिना अगोदर प्रवासाचे आरक्षण केले असेल तर त्यांना तिकिट दरांमध्ये सवलत, एकगट्टा आरक्षण केले असेल तर काही प्रमाणात सवलत अशा प्रकारच्या सवलती दिल्यास, अवैध वाहतूक प्रवासाकडील ओघ कमी होवून तो महामंडळाकडे येईल. त्याचप्रमाणे, मुंबई/पुणे या शहरात आधुनिक प्रकारच्या बसेस चालविल्या जात आहेत. तशाप्रकारच्या बसच्या फेऱ्या व बस गाड्या महामंडळाने तयार केल्यास, प्रवासी संख्या कमी असली तरी परिवहन महामंडळाचा सध्या होणारा तोटा कमी होऊ शकेल. तसेच महामंडळाने उत्पन्न व खर्च वाढीबाबत तज्ञांच्या मदतीने सर्वेक्षण करावे. जेणेकरून तोटा कमी करण्यासाठी उपाययोजना करावी. याबाबत विभागाने केलेल्या कार्यवाहीची माहिती हा अहवाल सभागृहास सादर झाल्याच्या दिनांकापासून ३ महिन्यांच्या आत समिती सादर करावी, अशी समिती शिफारस करित आहे.

२) महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाने विविध ठिकाणी बस डेपो उभारण्यासाठी अनेक ठिकाणी जागा संपादित केलेल्या आहेत परंतु या जागांचा वापर अद्याप केलेला नाही. महामंडळाने संपादित केलेल्या जागा विनावापर पडून राहिल्यास, त्या जागांवर अतिक्रमण होते आणि ते अतिक्रमण निष्कासित करण्यास काही अडचणी निर्माण होतात. त्यामुळे महामंडळाने बस डेपोकरिता संपादित केलेल्या जागांचे लवकरात लवकर परिक्षण करावे व जागा विकसित करण्याबाबतचा प्रस्ताव शासनास सादर करावा. याबाबत विभागाने केलेल्या कार्यवाहीची माहिती हा अहवाल सभागृहास सादर झाल्याच्या दिनांकापासून ३ महिन्यांच्या आत समिती सादर करावी, अशी समिती शिफारस करित आहे.

३) महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाकडे स्वतःचे अभियंते आहेत. त्यांच्याकडून बस बांधून घेण्याचे काम करण्यात येते. महामंडळाने बांधलेल्या बसच्या किंमतीमध्ये व बाहेरून बांधून घेतलेल्या बसच्या किंमतीमध्ये किती फरक असतो. कोणत्या बसची किंमत कमी असते याबाबतची माहिती समितीस ३ महिन्यांच्या आत पाठविण्यात यावी, अशी समिती शिफारस करित आहे.

**दोन - वाहन चालकांची उपलब्धता नसल्यामुळे वातानुकूलित बसेसच्या टाळता येण्याजोगा फेऱ्यांचे रद्द होणे :-**

२.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१४-१५ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१.१८ मध्ये “ वाहन चालकांची उपलब्धता नसल्यामुळे वातानुकूलित बसेसच्या टाळता येण्याजोगा फेऱ्यांचे रद्द होणे ” या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे असे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, पुणे विभागाच्या मालकीचे १० व्होल्वो निर्मित वातानुकूलित बसेस होत्या ज्या मार्च-जून, २०११ या दरम्यान खरेदी केल्या होत्या. विभागाला नवीन नऊ व्होल्वो निर्मित वातानुकूलित बसेस मे-जून, २०१५ मध्ये प्राप्त झाल्या होत्या ज्यामुळे एकूण १९ बसेसच्या ताफ्याची मालकी बनली होती. निविदेतील अटीनुसार, पुरवठादाराने महामंडळाच्या वाहनचालकांना वातानुकूलित बसेसच्या कार्यचालनाचे मोफत प्रशिक्षण द्यावयाचे होते. महामंडळाने खरेदी नियोजनानुसार, वातानुकूलित बसेसच्या कार्यचालनासाठी वाहनचालकांना प्रशिक्षण आणि वाहनचालकांच्या अनुपस्थितीमुळे फेऱ्यांचे रद्द न होणे हे सुनिश्चित केले पाहिजे होते.

आमच्या असे निदर्शनास आले की, पुणे विभागाने मे-जुलै, २०१५ या दरम्यान वातानुकूलित बसेसच्या ६९१ फे-या (१.०५ लाख किलोमीटर्स) प्रशिक्षित वाहनचालकांच्या अभावी रद्द केल्या होत्या. विभागाकडे ५१ वाहनचालकाएवजी फक्त ३६ वाहनचालक होते परिणामी उपलब्ध वातानुकूलित बसेसच्या कार्यचालनासाठी १५ वाहनचालकाची कमतरता होती. हे अयोग्य नियोजन दर्शवतो ज्यामुळे महामंडळाला रु.२५.६३ (मे-जुलै, २०१४ या दरम्यान मालकीच्या वातानुकूलित बसेसच्या कार्यचालनातुन सरासरी लाभ रु.२४.४१ प्रती किलोमीटर विचारात घेऊन १.०५ लाख किलोमीटर्ससाठी अर्जित केलेला) लाखाच्या संभाव्य लाभापासून वंचित रहावे लागले होते.

महामंडळाने रद्द होण्याचे कारण प्रशिक्षित वाहनचालकांच्या कमतरतेला न देता वाहनचालकाची अनुपस्थिती, वाहनांची कमतरता आणि यंत्रातील बिघाड यांना दिला होता. वस्तुतः पुणे विभागाने दिलेल्या नोंदी / माहिती स्पष्टपणे दर्शवितात की १५ प्रशिक्षित वाहनचालकांच्या कमतरतेमुळे फे-या रद्द झाल्या होत्या.

२.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, मार्च, २०१५ अखेर पुणे विभागात प्रशिक्षित २९ व्होल्वो चालक उपलब्ध होते. माहे एप्रिल, २०१५ मध्ये व दिनांक ६ जून, २०१५ मध्ये १० चालकांना व्होल्वोच्या प्रशिक्षणासाठी बंगळूर येथे पाठविण्यात आले. त्यावेळी ४५ प्रशिक्षित चालक पुणे विभागात उपलब्ध होते. दिनांक १२ मे, २०१७ पूर्वी १० व्होल्वो चालक

चालनासाठी पुणे विभागात उपलब्ध होते. दिनांक १२ मे, २०१५ रोजी ७ व्होल्वो बस आणि दिनांक १६ मे, २०१६ रोजी १ व्होल्वो बसेस चालनासाठी उपलब्ध झाली. माहे जून, २०१५ मध्ये आणखी १ बस उपलब्ध झाली. या सर्व बसेस एकाच वेळी उपलब्ध झाल्या नाहीत. त्याठिकाणी ३५ प्रशिक्षित व्होल्वो चालक पुणे विभागात उपलब्ध होते. माहे एप्रिल, २०१५ पर्यंत ३५ प्रशिक्षित व्होल्वो बस चालक पुणे विभागात उपलब्ध होते. दिनांक १२ मे, २०१५ पासून माहे जून, २०१५ पर्यंत ९ व्होल्वो बसेस चालनासाठी उपलब्ध झाल्या. माहे जून, २०१५ मध्ये १० चालक बंगळूर येथे प्रशिक्षणासाठी पाठविण्यात आले. म्हणजेच फक्त ६ प्रशिक्षित व्होल्वो चालक चालनाकरीता कमी होते. जास्तीत जास्त चालक वाहकांच्या कामगिन्यांचे नियोजन दुहेरी कामगिरीसाठी करण्यात आलेले होते. परिणामी व्होल्वोचे कमी कि.मी. रद्द होत होते. व्होल्वोचे कि.मी. रद्द होण्यासाठी चालकाची कमतरता ही एकमेव कारण नसून अन्य कारणे सुध्दा आहेत.

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

२.४ गृह (परिवहन) विभाग, महाराष्ट्र शासन व महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या उपरोक्त लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने अपर मुख्य सचिव, गृह (परिवहन) विभाग तसेच महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाचे प्रतिनिधी व इतर अधिकारी यांची दिनांक १६ मार्च, २०२१ रोजी साक्ष घेतली.

साक्षीच्या वेळी समितीने विचारणा केली की, महामंडळाने दिलेल्या स्पष्टीकरणामध्ये असे नमूद केले आहे की, व्होल्वोचे कि.मी. रद्द होण्याकरिता चालकाची कमतरता हे एकमेव कारण नसून अन्य कारणेसुध्दा त्यामध्ये आहेत.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, महोदय, व्होल्वो बसेसकरिता विशेष प्रशिक्षणप्राप्त चालक आवश्यक असतो. अन्य बसेस चालविणारे चालक व्होल्वो बस चालवू शकत नाहीत. व्होल्वोकडून प्रशिक्षणासाठी वेळेवर स्लॉट मिळाला नाही. त्यामध्ये थोडा विलंब झाला. आता आवश्यक त्या संख्येने प्रशिक्षित चालक उपलब्ध आहेत.

यावर समितीने अशी विचारणा केली की, याबाबत महालेखाकारांचा आक्षेप आहे. प्रशिक्षण मिळाले नाही, हा विषय वेगळा आहे. परंतु, आपल्या महामंडळाकडे जवळपास ५१ चालक होते. त्यापैकी फक्त ३६ चालक उपस्थित राहिले. याचे कारण असे नमूद केले की, त्या बसेस नादुरुस्त होत्या. त्यामुळे त्या चालवू शकलो नाही. त्याला जबाबदार कोण, आपण कुठेही कारवाई केलेली दिसत नाही. आपण असे कारण दिलेले आहे की, बसेस नादुरुस्त होत्या त्यामुळे आम्ही चालवू शकलो नाही. त्यावेळेस महामंडळाकडून संबंधितांवर काय

कारवाई झालेली आहे, हे निदर्शनास येत नाही. महामंडळाने रद्द होण्याचे कारण प्रशिक्षित वाहनचालकांच्या कमतरतेला न देता वाहन चालकांची अनुपस्थिती, वाहनांची कमतरता व यंत्रातील बिघाड यांना दिला आहे. त्यांनी न चालण्याची कारणे वेगळी सांगितलेली आहेत.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, अनुवाद करतांना (ट्रान्सलेशनमध्ये) चूक झालेली आहे. प्रशिक्षित वाहन चालकांची कमतरता होती. त्यामुळे हे झाले आहे. दुसरे असे आहे की, त्यावेळेस व्होल्वो कंपनीकडून बस घेऊन २-३ वर्षे झाली होती. व्होल्वो कंपनीची बस बिघडली तर कंपनी मार्फतच दुरुस्ती करण्याची पध्दत होती. आपल्याकडे त्यावेळेस ते सामर्थ्य नव्हते (कॅपॅबिलिटी नव्हती). त्यामुळे नादुरुस्त बसची दुरुस्ती करण्यास थोडा उशीर झाला. तेव्हा व्होल्वो बसेस देशातच नवीन होत्या. लोकांनी सगळीकडे व्होल्वो बसेस घेतल्या. मात्र व्होल्वो कंपनी व्यवस्थित सर्व्हिस वेळेवर करू शकली नाही.

तद्नंतर समितीने अशी विचारणा केली की, महामंडळाने दिलेल्या माहितीमध्ये असे नमूद केले आहे की, “प्रशिक्षित वाहन चालकांच्या कमतरतेला न देता वाहनचालकांची अनुपस्थिती, वाहनांची कमतरता, यंत्रणेतील बिघाड यांना दिला होता. वस्तुतः पुणे विभागाने दिलेल्या नोंदी, माहिती स्पष्टपणे दर्शवतात की, १५ प्रशिक्षित वाहन चालकांच्या कमतरतेमुळे फेऱ्या रद्द झाल्या होत्या” यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, ते महालेखाकारांचे अभिप्राय आहेत विभागाचे नाहीत.

यावर समितीने असे नमूद केले की, ते महालेखाकारांचे अभिप्राय आहेत, परंतु त्यामुळे महामंडळाचे जे नुकसान झाले त्याकरिता व्होल्वो कंपनी जबाबदार आहे की, महामंडळामध्ये कुठल्या दिरंगाईमुळे हे झाले आहे, ते जबाबदार आहेत.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, शासनाचे तेच म्हणणे की, यामध्ये जबाबदारी निश्चित (फिक्स) होऊ शकत नाही, कारण प्रशिक्षणाची तारीख व वेळ (स्लॉटच) मिळाली नसेल तर प्रशिक्षित वाहनचालक आपल्याला मिळू शकत नव्हते. दुसरे असे की, व्होल्वो कंपनीची स्वतःचा एकाधिकार (मोनोपॉली) आहे. त्यावेळेस देशात खूप लोकांनी व्होल्वो बसेस घेतल्या होत्या. जोपर्यंत ते दुरुस्ती करीत नव्हते, तोपर्यंत बस नादुरुस्त होती. आता ती परिस्थिती पूर्णपणे बदललेली आहे.

तद्नंतर समितीने असे नमूद केले की, ज्यावेळेस वाहनचालकांच्या नियुक्त्या झाल्या किंवा त्या अगोदरच्या गोष्टी असतील, उदाहरणार्थ सांगलीच्या वाहनचालकाची रत्नागिरीला, सांगलीच्या वाहनचालकाची सोलापूरला, सांगलीच्या वाहनचालकाची विदर्भात अशी जेथे जेथे नियुक्ती झाली तेथे ते कामाकरिता गेले. त्यापैकी काहींना तेथे ३-४ वर्षे तर काहींना ७-८ वर्षे झाली. त्यांनी बदलीकरिता विनंती केली. त्यांच्या जिल्ह्यामध्ये आपण त्यांना आणले



तर ते आपल्या आईवडिल, मुलांसोबत राहू शकतात. त्यांनी बराच प्रयत्न केला. परंतु, ज्या ठिकाणी बदलीचे आदेश काढण्यात येऊनही जिल्ह्याच्या आगाराच्या (डेपोच्या) प्रभारींनी (इन्चार्जने) त्यांना सोडले नाही, अशा तक्रारी प्राप्त झाल्या आहेत, आपण याकडे थोडे लक्ष द्यावे. आगाराच्या प्रभारींचे असे मत आहे की, नवीन नियुक्ती झाल्याशिवाय आम्ही यांना सोडणार नाही. असे होते तर तुम्ही त्यांना बदलीची ऑर्डर का दिली, अशा गोष्टी बऱ्याच ठिकाणी झालेल्या आहेत. याबाबत काही कालमर्यादा असेल तर त्यानंतर त्यांच्या स्वेच्छेने त्यांना त्यांच्या गावाला पाठवले पाहिजे. तेथील लोकही बाहेर असतील त्यांना तेथे परत यायचे असेल. असे १०० टक्के होईलच असे नाही. परंतु, त्यांच्यामध्ये समाधानाचे वातावरण तयार होईल, तेवढे आपण केल्यास बरे होईल.

यावर सचिवांनी खुलासा केला की, विनंती बदली असते. दोन्ही कर्मचारी तयार असतात अशा प्रकरणांमध्ये नक्कीच बदली करतो. परंतु, जेथे केवळ एक कर्मचारी तयार असतो व तेथे दुसरा कोणी जाण्यास मिळत नाही, तेव्हा अडचण येते.

यावर समितीने असे नमूद केले की, आपसात बदली हा भाग अनिवार्य (कम्पलसरी) आहे त्यामध्ये दुमत नाही. परंतु, जो कामाला लागला आपले घरदार सोडून तो रत्नागिरी, विदर्भात गेला त्याचा कालावधी संपला असेल, याबाबतचा कालावधी नाही काय, त्यांचा कालावधी संपला असेल तर त्यांची बदली त्यांच्या मागणीनुसार झाली पाहिजे. त्यामध्ये हा नियम लागू होत नाही की, दुसरा आल्याशिवाय तुला सोडणार नाही.

यावर महामंडळाच्या आयुक्तांनी खुलासा केला की, काही विशिष्ट (पर्टीक्युलर) जिल्ह्यातील मराठवाडा व घाटावरचे वाहनचालक येथे जागा निघाल्या की, येथे येतात. त्यामध्ये त्या त्या संवर्गांचे आरक्षण (कॅटेगरीचे रिझर्व्हेशन) असते, ते देखील बघावे (मेनटेन करावे) लागते. येथे हे वाहनचालक असताना नव्याने भरती होणार नाही. त्यांना तेथे पाठवायचे तर, बहुतांश लोक समजा बीड जिल्ह्यातील किंवा सांगलीचे येथे जास्त आहेत तर, एवढी संख्याच आपल्याकडे नाही. कोकणातून रत्नागिरी, सिंधुदुर्ग, मुंबई व रायगड येथून तिथे जाणारे सर्वच मेजॉरिटीने आहेत. परंतु, येथील लोक वाहनचालक म्हणून आलेले नाहीत, अशी अडचण येते. त्याची संख्या खूप मोठी आहे.

यावर समितीने नमूद केले की, जे काही असेल परंतु, यावर शासनाने/महामंडळाने मार्ग काढावा ज्याचा तेथील कालावधी संपला असेल त्याला शिक्षा व्हायला नको. त्याला नोकरी मिळाली पाहिजे व त्याला त्याचे कुटुंबही मिळाले पाहिजे, तो गावी आला पाहिजे. त्याला नोकरी हवी असते त्यामुळे तो प्रथम तेथे कामावर जातो. बदलीचा नियम आपल्याकडे आहे का की, वाहन चालकाने एवढ्या कालावधीत काम केल्यानंतर त्याची बदली होऊ शकते.

शासनाच्या महसूल व अन्य विभागांमध्ये जशी बदली होते तसे तेथे काही आहे का की, जेथे नोकरी लागली तेथूनच सेवानिवृत्त व्हायचे असे आहे.

यावर महामंडळाच्या आयुक्तांनी खुलासा केला की, नियमाने असे आहे की, तो इकडे नोकरीला लागला म्हणजे येथेच राहिल. त्याला बदली अपेक्षित नाही. त्यासाठी निश्चित (स्पेसिफिक) कालावधी नाही. कारण हे लोक त्या विभागात नोकरीला लागलेले आहेत.

यावर समितीने असे नमूद केले की, कधी कधी असे होते की, ज्यांची कोणाकडे ओळख असते त्यांचीच बदली होते. मात्र ज्यांच्या कोणी ओळखीचे नाही त्यांनी तेथेच आयुष्य काढावे, असा हा प्रकार झाला. याबाबत काही धोरण करता आले तर ते करणे गरजेचे आहे. त्यांच्या सोईप्रमाणे बदली करणे गरजेचे आहे. आवश्यकता वाटल्यास आपण त्यामध्ये अशी अट नमूद करावी की, सुरूवातीला जेथे नियुक्ती (पोस्टिंग) दिली आहे तेथे त्याने काही वर्षे काम करावे. जे वाहनचालक सेवानिवृत्त होतात त्यापैकी किती असे आहेत की, ज्यांनी आपल्या पूर्ण सेवाकाळात एकही अपघात केलेला नाही, याबाबतची माहिती आपल्याकडे आहे काय, त्यांना चांगला बोनस दिला पाहिजे.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, असे काही वाहनचालक आहेत त्यांना पुरस्कार दिला जातो. मागील काळात मा.मुख्यमंत्री महोदयांच्या हस्ते त्यांचा सत्कारही केला होता.

यावर समितीने असे नमूद केले की, केवळ सत्कार न करता या लोकांना चांगली आर्थिक मदत केली पाहिजे. याबाबत तरतूद नसेल तर आमची विनंती आहे. अशा लोकांना भरीव असे पॅकेज दिले पाहिजे. जो आयुष्यभर एकही अपघात करित नाही, त्यांना प्रोत्साहन दिलेच (व्हॅल्यू दिली) पाहिजे. त्यांना चांगला बोनस दिला तर त्यांना (कनिष्ठ असलेले वाहनचालक) मागची टिम त्यांचा आदर्श घेतील की, असे चांगले वर्तन करणाऱ्यांना मोठा बोनस मिळत आहे. केवळ सत्कार व पुष्पगुच्छ देऊन त्यांचे समाधान होणार नाही. बदली संदर्भात एक धोरण (फॉर्म्युला) तयार केला पाहिजे.

तसेच समितीने पुढे अशी विचारणा केली की, उक्त परिच्छेदामध्ये असे नमूद केले आहे की, १० वाहन चालकांना बेंगळूर प्रशिक्षणासाठी पाठविले आहे. दुसरीकडे व्होल्वोने प्रशिक्षणासाठी दिवस व वेळ उपलब्ध (स्लॉट अव्हेलेबल) करून दिला नाही. महामंडळाने उत्तरात असे नमूद केले की, केवळ वाहन चालकांचे कारण नसून, अन्य कारणेसुद्धा त्याला जबाबदार आहेत. अन्य कारणे म्हणजे काय कारणे आहेत.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, गाडी ब्रेक डाऊन झाली किंवा गाडीचा एखादा पार्ट बिघडला तर व्होल्वोने आणावयाचा होता. त्यावेळी भारतामध्ये व्होल्वो कंपनी नवीन होती. त्यांच्याकडून पार्ट येण्यासाठी उशीर झाला होता. अशी अन्य कारणे आहेत.

यावर समितीने पृच्छा केली की, त्यावेळी आपण महालेखाकारांना सांगितले नाही काय, महालेखाकारांच्या परिच्छेदात तसे काहीच नमूद नाही. यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, केवळ वाहनचालकांबद्दल भाष्य केलेले आहे.

यावर उप महालेखाकारांनी असा प्रश्न विचारला की, आपण जेव्हा व्होल्वो कंपनी बरोबर करार केला तेव्हा प्रशिक्षणाची अट करारामध्ये समाविष्ट केली होती काय, (I want to ask one question, when we had entered into contract with this Volvo company, whether this training clause was included in contract)

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, होय, करारामध्ये तशी अट समाविष्ट करण्यात आली होती. (Yes, it was included.)

यावर उप महालेखाकारांनी असा पुनश्चः प्रश्न विचारला की, मग कमतरता कशी, (Why this shortage) यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, याचे कारण असे की, त्यावेळेस व्होल्वो ही कंपनी नवीन होती. इतर राज्यातील खूप लोकांनी व्होल्वो बस खरेदी केल्या होत्या. त्यांच्याकडे अनेक मार्गांनी बाजार नियंत्रित करण्याची क्षमता होती. त्यांनी दिलेल्या दिनांक व वेळेनुसार वाहनचालकांना प्रशिक्षण देण्यात येत होते. (Because, Volvo was a new company at that time. Many people had bought these buses in other states also. They had the ability to control the market in many ways. They would give slots and accordingly driver gets trained.)

तद्नंतर समितीने असे नमूद केले की, सन्माननीय समिती सदस्य यांनी कर्मचाऱ्यांच्या बदल्यासंदर्भात माहिती दिलेली आहे. यासंदर्भात धोरण तयार केले पाहिजे. असे केले तर समितीमार्फत एका विषयाला न्याय मिळाल्यासारखे होईल. यासंदर्भात धोरण आखण्यास सांगावे. चांगल्या वाहनचालकांना प्रोत्साहन ( ड्रायव्हरांना इन्सेन्टीव्ह ) देण्यात यावा.

यावर विभागीय सचिवांनी ठीक आहे असे आश्वासन दिले.

तद्नंतर उप महालेखाकारांनी असा प्रश्न विचारला की, व्होल्वो कंपनीकडून किती बसेस खरेदी करण्यात आला. (How many buses we have procured from Volvo) यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, महामंडळाने व्होल्वो कंपनीकडून ७० बसेस

टप्याटप्याने खरेदी केल्या ( We have procured 70 buses from Volvo. They were procured in installments.)

उप महालेखाकारांनी अशी विचारणा केली की, महामंडळाने ७० बसेस खरेदी केल्या आहेत जो एक मोठा करार आहे. महामंडळाने वाहनचालकांच्या प्रशिक्षणासाठी वाटाघाटी करावयास पाहिजे होते. ( As we have procured 70 buses which is a very big contract and we should have bargain for our training.)

यावर विभागीय सचिवांनी स्पष्टीकरण देतांना खुलासा केला की, I can only say that it was called through tender process and everything was done accordingly to the contractual conditions.

यावर उप महालेखाकारांनी असे विचारले की, They should have complied with all conditions. I mean to say that they could have been trained on time. यावर विभागीय सचिवांनी नमूद केले की, It is sometimes not easy to do. But I agree with you that it should have been done.

यावर उप महालेखाकारांनी ठिक आहे असे अभिप्राय दिले.

तद्नंतर समितीने अशी पृच्छा केली की, यामधील आणखी एक विषय संदर्भातील माहिती महामंडळ/शासनाकडे असेल. व्होल्वो कंपनीशी करार झालेला आहे. त्यांनी आपल्याला पार्ट्स उपलब्ध करून दिले नाहीत. दिनांक व वेळ उपलब्ध ( स्लॉट अलाऊट ) केला नाही म्हणून आपल्या बसेस बंद झालेल्या आहेत. बसेसला उशीर झाल्यामुळे उत्पन्नावर परिणाम झालेला आहे. हा व्होल्वो कंपनीने उशीर केल्यामुळे आपल्या उत्पन्नात घट झालेली आहे. त्यांच्याकडून दंड ( पेनल्टी ) वसूल करू शकलो असतो काय, करारासंदर्भात चाचपणी झालेली आहे काय.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, ज्यावेळी व्होल्वो कंपनीची सुरूवात झाली होती. त्यावेळी देशात चांगली सेवा ( सर्व्हिस ) देणारी व्होल्वो कंपनी होती. त्यावेळी आपल्याकडे निवड करण्याचे पर्याय ( चॉईस ) कमी होते आणि त्यांच्याकडे कोणाला अगोदर द्यायचे आणि कोणाला नंतर द्यावयाची. आता स्पर्धा वाढलेली आहे.

#### २.५ अभिप्राय व शिफारस :-

१) भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांनी लेखापरिक्षणाच्यावेळी महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात “ वाहन चालकांची उपलब्धता नसल्यामुळे वातानुकूलित बसेसच्या टाळता येण्याजोगा फेऱ्यांचे रद्द होणे ”

या आक्षेपाबाबत समितीस साक्षीच्यावेळी असे निदर्शनास आले की, वाहनचालकांच्या राज्यात विविध ठिकाणी नियुक्त्या करण्यात येतात. नियुक्ती झाल्यावर बरेच वाहनचालक ७-८ वर्षे त्यांच्या मूळ जिल्ह्यापासून दुसऱ्या जिल्ह्यामध्ये कार्यरत असतात. त्यामुळे या वाहनचालकांना बराच मोठा काळ त्यांच्या कुटुंबापासून वेगळे रहावे लागते. यासंदर्भात एक ठराविक सेवेचा कालावधी झाल्यावर वाहनचालक त्यांच्या जिल्हा-तालुक्याच्या ठिकाणी बदली होण्याबाबत महामंडळास विनंती करतात. परंतू बहुतांश वाहनचालकांची विनंती मान्य होत नाही. जे वाहनचालक बदलीकरिता विनंती करतात त्यांचा साकल्याने विचार होणे आवश्यक आहे. वाहनचालकांच्या बदलीसंदर्भात महामंडळाने धोरण निश्चित करावे व असे करताना वाहनचालकांची प्रथम नियुक्ती जेथे झालेली आहे त्या ठिकाणी किमान काही वर्षे काम करण्याबाबत अट नमूद करण्यात यावी. जेणेकरून सदरहू कालावधी पूर्ण झाल्यावर त्या वाहनचालकांस त्यांनी विनंती केल्यावर त्यांच्या विनंतीच्या ठिकाणी बदली होणे शक्य होईल. याबाबत विभागाने केलेल्या कार्यवाहीची माहिती हा अहवाल सभागृहास सादर झाल्याच्या दिनांकापासून ३ महिन्यांच्या आत समिती सादर करावी, अशी समिती शिफारस करित आहे.

२) महामंडळामध्ये बरेचशे वाहनचालक असे असतात ज्यांनी त्यांच्या सेवाकालावधीत एकही अपघात केलेला नाही. या वाहनचालकांना पुरस्कार देण्यात येतो, अशी माहिती समितीस साक्षीच्यावेळी प्राप्त झाली. परंतू समितीचे असे अभिप्राय आहेत की, सेवा कालावधीत एकही अपघात न केलेल्या वाहनचालकास प्रोत्साहन मिळण्यासाठी त्यांना आर्थिक लाभ देण्यात यावा. जेणेकरून इतर वाहनचालक त्यांचा आदर्श घेवून सेवा बजावतील. याकरीता महामंडळाने धोरण आखावे, याबाबत विभागाने केलेल्या कार्यवाहीची माहिती हा अहवाल सभागृहास सादर झाल्याच्या दिनांकापासून ३ महिन्यांच्या आत समितीस सादर करावी, अशी शिफारस समिती शासनास करित आहे.

---

---

बैठकीचे परिशिष्ट

---

---

**पहिली बैठक**

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक १६ मार्च, २०२१ रोजी दुपारी ०२-०० वाजता, कक्ष क्रमांक १९०१, एकोणिसावा मजला, विधान भवन, मुंबई येथे आयोजित करण्यात आली होती. सदरहू बैठकीस खालीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

**उपस्थिती :**

- (१) अॅड. अशोक पवार, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख
- (२) श्री. वैभव नाईक, वि.स.स.
- (३) श्री. रमेश कोरगांवकर, वि.स.स.
- (४) श्री. अनिल पाटील, वि.स.स.
- (५) श्री. रोहित पवार, वि.स.स.
- (६) श्री. मोहनराव हंबडे, वि.स.स.
- (७) डॉ. सुरेश खाडे, वि.स.स.
- (८) श्री. प्रशांत ठाकूर, वि.स.स.

**महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय**

- (१) श्री. ऋतुराज ज. कुडतरकर, उप सचिव
- (२) श्री. सुनिल झोरे, अवर सचिव (समिती)
- (३) श्री. आशिष जावळे, कक्ष अधिकारी

**महालेखाकार कार्यालय, मुंबई**

श्री. एच. टी. फुलपाडीया, उप महालेखाकार

**विभागीय प्रतिनिधी**

- (१) श्री. आशिष कुमार सिंह, अपर मुख्य सचिव, गृह (परिवहन) विभाग
- (२) श्री. अविनाश ढाकणे, आयुक्त (परिवहन), महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१४-१५ च्या सार्वजनिक उपक्रम अहवालातील "महाराष्ट्र राज्य मार्ग परिवहन महामंडळ" यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

**दुसरी बैठक**

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक मंगळवार, दि. १६ नोव्हेंबर, २०२१ रोजी दुपारी ०२-३० वाजता, कक्ष क्रमांक १९०१, एकोणिसावा मजला, विधान भवन, मुंबई येथे आयोजित करण्यात आली होती. सदरहू बैठकीस खालीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

**उपस्थिती :**

- (१) अॅड. अशोक पवार, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख
- (२) श्री. अनिल पाटील, वि.स.स.
- (३) श्री. रोहित पवार, वि.स.स.
- (४) श्री. मोहनराव हंबडे, वि.स.स.
- (५) श्री. मदन येरावार, वि.स.स.
- (६) डॉ. सुरेश खाडे, वि.स.स.
- (७) श्री. महेश बालदी, वि.स.स.

**विशेष निमंत्रित सदस्य**

श्री. किशोर दराडे, वि.प.स.

**महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय**

- (१) श्री. ऋतुराज ज. कुडतरकर, उप सचिव
- (२) श्री. आशिष जावळे, अवर सचिव ( समिती )
- (३) श्री.चंद्रभान नंदनवार, कक्ष अधिकारी

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