



**महाराष्ट्र विधानमंडळ
सार्वजनिक उपक्रम समिती**

(२०२०-२०२१)

(चौदावी महाराष्ट्र विधानसभा)

महाराष्ट्र शासनाच्या सन २०१०-२०११ च्या हिशेबावरील
भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या (वाणिज्यिक)
अहवालातील "महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ" यांच्या
कामकाजासंबंधातील परिच्छेद क्रमांक ३.१० यावरील समितीचा

पहिला अहवाल

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

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय
विधान भवन, मुंबई.

(एक)

सार्वजनिक उपक्रम समिती

(२०२०-२०२१)

(चौदावी महाराष्ट्र विधानसभा)

महाराष्ट्र शासनाच्या सन २०१०-२०११ च्या
हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक
यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील "महाराष्ट्र राज्य रस्ते
विकास महामंडळ" यांच्या कामकाजासंबंधातील
परिच्छेद क्रमांक ३.१० यावरील समितीचा

पहिला 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.

(चार)

- २०) श्री. देवेन्द्र भुयार, वि.स.स.
२१) श्री. गोपीकिसन बाजोरिया, वि.प.स.
२२) श्री. सतीश चव्हाण, वि.प.स.
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)

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 झनक, वि.स.स.

१७) श्री. संदीप नाईक, वि.स.स.

१८) श्रीमती ज्योती कलानी, वि.स.स.

१९) श्री. भास्कर जाधव, वि.स.स.

(सहा)

- 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) श्री. अरुणभाऊ अडसड, वि.प.स.
- २६) श्री. रामराव वडकुते, वि.प.स. (विशेष निमंत्रित)

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

डॉ. अनंत कळसे, प्रधान सचिव

श्री. राजेश तारवी, उप सचिव

श्री. प्रकाशचंद्र खोंदले, अवर सचिव

श्री. मंगेश पिसाळ, कक्ष अधिकारी

(सात)

अनुक्रमणिका

अनुक्रमांक	तपशील	पृष्ठ क्रमांक
एक	प्रस्तावना	नऊ
दोन	"महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ" (लेखा परिक्षा अहवाल २०१०-२०११) टाळता येण्याजोगे महसुलाचे नुकसान (परिच्छेद क्रमांक ३.१०)	१
परिशिष्ट	समितीच्या बैठकीचे संक्षिप्त कार्यवृत्त	३९

(नऊ)

प्रस्तावना

मी, सार्वजनिक उपक्रम समितीचा समिती प्रमुख, समितीने अधिकार दिल्यावरून महाराष्ट्र शासनाच्या सन २०१०-२०११ च्या हिशोबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील "महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ" यांच्या कामकाजासंबंधातील परिच्छेद क्रमांक ३.१० यावरील समितीचा पहिला अहवाल सादर करीत आहे.

"महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ" यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनावर सार्वजनिक उपक्रम विभागाचे अपर मुख्य सचिव, "महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे" उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक, संबंधित अधिकारी वर्ग यांची समितीने दि. ०९ जानेवारी, २०१९ व १७ मार्च, २०२१ रोजी साक्ष घेतली.

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

समितीने मंगळवार, दि. 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 रस्ते विकास महामंडळ"

(सन - २०१०-११)

एक - टाळता येण्याजोगे महसुलाचे नुकसान (विद्यमान कंत्राटाची मुदत संपण्यापूर्वी नवीन निविदांची अंतिम निश्चिती केली नसल्यामुळे माहे एप्रिल, २००८ ते माहे मार्च, २०११ या कालावधीत कंपनीला १०.७६ कोटीचे नुकसान झाले) :-

१.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१०-११ च्या प्रकरण क्रमांक ३ मधील परिच्छेद क्रमांक ३.१० मध्ये "टाळता येण्याजोगे महसुलाचे नुकसान" या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले होते की, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ मर्यादित (कंपनी) बांधा, वापरा व हस्तांतरित करा (बीओटी) या तत्त्वावर रस्ते बांधण्याच्या कंत्राटाची अंमलबजावणी करते. महाराष्ट्र शासनाने (जीओएम) निर्धारित केलेल्या दरांवर सामान्य जनतेकडून पथकर वसुली करून प्रकल्पाची किंमत वसूल केली जाते. आधीचे पथकर वसुलीचे कंत्राट संपण्यापूर्वी पुढच्या कंत्राटाची अंतिम निश्चिती करून जास्तीत जास्त महसूल निर्माण करण्याची खात्री कंपनीने करायला हवी.

दस्तऐवजाच्या परीक्षणानंतर आमच्या असे निदर्शनास आले की, माहे एप्रिल, २००८ ते माहे मार्च, २०११ या कालावधीत कंपनीने ३८ पथकर कंत्राट अंतिम केले व ज्यापैकी १८ कंत्राट निश्चित करण्यास विलंब झाला. या प्रकरणांच्या विश्लेषणाने असे निदर्शनास आले की, कंत्राटाची मुदत संपण्याची तारीख माहित असून सुद्धा, कंपनीने वेळेत पथकर वसूल व्हावा म्हणून पुढील पथकर वसूल करणाऱ्या संस्थेची नेमणूक केली नाही. वित्तीय बोली उघडल्यानंतरदेखील कंत्राटाच्या अंतिम निश्चितीला विलंब झाला. विद्यमान कंत्राटाच्या तुलनेत नवीन कंत्राटासाठी मिळालेले दर खूप जास्त होते.

विशेषकरून वर्धा-पुलगांव मार्ग आणि आयआरडीपी सोलापूरच्या बाबतीत नवीन कंत्राटदाराबरोबर वाढीव दरात नवीन कंत्राट अंतिम करण्यात कंपनीला अपयश आले आणि पुढील कालावधीसाठी मागविलेल्या निविदामध्ये विद्यमान कंत्राटदाराने वाढीव दर देऊ केलेला असतांना जुन्या दरात पथकर वसुलीचे कंत्राट वाढवून दिले गेले.

केळझर पथकर केंद्राचा बाबतीत, H1 बोलीधारकाच्या स्वीकृतीसाठी संचालक मंडळाची टिप्पणी माहे एप्रिल, २०१० मध्ये प्रस्तुत केली असताना, स्वीकृतीचा निर्णय माहे जून, २०१० मध्ये घेण्यात आला आणि ही बाब बोलीधारकाला माहे जुलै, २०१० मध्ये कळविण्यात आली होती. परंतु अंतिम कार्याचे आदेश माहे सप्टेंबर, २०१० मध्ये निर्गमित केला गेला कारण कंत्राटदाराने बँक हमी (बिजी) आणि सुरक्षा ठेव वेळेत जमा केलेली नव्हती म्हणूनच निविदा प्रक्रिया वेळेत पूर्ण करण्यात अपयश आल्यामुळे, कंपनीला विद्यमान कंत्राट वाढवून द्यावे लागले आणि विस्तारणाचा कालावधी १ ते १९ महिन्यांच्या दरम्यान होता. यामुळे विद्यमान

कंत्राटदाराला अहेतुक लाभ झाला आणि जोडपत्र - १० प्रमाणे कंपनीला रु.१०.७६ कोटीच्या महसुलाचे नुकसान झाले.

अशाप्रकारे, निविदा प्रक्रिया वेळेत सुरू करून, विद्यमान कंत्राट संपण्यापूर्वी योग्य स्तरांवर निर्णय घेऊन नवीन पथकर वसुलीचे कंत्राट वेळच्यावेळी अंतिम करण्यासाठीच्या व्यवस्थेचा कंपनीकडे अभाव होता.

व्यवस्थापनाने असे म्हटले होते (ऑगस्ट, २०११) की, संचालक मंडळाकडे प्रस्तुत करण्यास विलंब आणि संचालक मंडळाकडून अनुमती मिळण्यास विलंब, पार्टीद्वारा बँक हमी सादर न करणे इत्यादी प्रशासकीय अडचणींमुळे कंपनीला विद्यमान कंत्राटदारांना मुदत वाढवून द्यावी लागली. हे उत्तर पटणारे नव्हते कारण अशा प्रशासकीय अडचणींसाठी कंपनीने मुबलक वेळ ठेवायला पाहिजे होता आणि जास्तीत जास्त महसूल मिळविण्यासाठी जुन्या कंत्राटाची मुदत संपताच नवीन कंत्राटाची त्वरित सुरुवातीची खात्री करायला हवी होती. ही बाब शासनाला कळविण्यात (मे, २०११) आली होती. त्यांचे उत्तर (नोव्हेंबर, २०११) प्रलंबित होते.

१.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, नवीन कंत्राट अंतिम करण्यात विलंब टाळण्याच्या दृष्टीने पथकर वसुलीसाठी सद्याचे कंत्राट पूर्ण होण्याचा दिनांकाच्या महिने पूर्वीच निविदा सूचना प्रसिध्द करण्याचा धोरणात्मक निर्णय संचालक मंडळाच्या दि. ३० डिसेंबर, २०११ रोजीच्या बैठकीत घेतला आहे. मात्र, अनेक वेळा प्रथम वेळेला प्रतिसाद न मिळाल्यास दुसरी वेळ किंवा काही प्रकरणी तिसरी वेळ निविदा सूचना प्रसिध्द करणे भाग पडते व यात वेळेचा अपव्यय होऊन नवीन देकार वेळीच उपलब्ध होत नाही.

वर्धा-पुलगाव :-

वर्धा-पुलगाव मार्गावरील नवीन निविदा प्रक्रिया दि. ०२ जुलै, २००८ पूर्वी पूर्ण करून नवीन वाढीव दराचे कंत्राट पूर्ण करणे क्रमप्राप्त होते. तथापि माहे मे, २००८ मध्ये वाहतूक वर्दळीचा अंदाज घेऊन सुधारित अंदाजित किंमत (ER) रक्कम रु. ३४६ लाख १०४ आठवड्यासाठी ठरविण्यात आली व त्यानुसार दि. ०२ जून, २००८ रोजी नवीन निविदा प्रक्रिया सुरु करण्यात आली त्यानुसार दि. ०६ ऑगस्ट, २००८ रोजी लिफाफा क्र. २ उघडण्यात येऊन त्यामध्ये मे. सोव्हिनियर डेव्हलपर्स यांची उच्चतम देकार रक्कम रु. ६१७ लाख प्राप्त झाला.

दरम्यानच्या काळात मे. सोव्हिनियर डेव्हलपर्स हे औरंगाबाद-नगर रस्त्यावरील दोरेगांव पथकर नाक्यावरील Overcharging बाबत तक्रार प्राप्त झाल्यामुळे दि. ३० ऑगस्ट, २००८ रोजी सदरची निविदा प्रक्रिया रद्द करण्यात आली व फेरनिविदा दि. ०८ सप्टेंबर, २००८ रोजी सुरू करण्यात आली. दरम्यानच्या काळात मे. सोव्हिनियर डेव्हलपर्स यांनी दि. २३ सप्टेंबर, २००८ रोजी न्यायालयाकडून स्थगिती आदेश आणला आणि तो स्थगिती आदेश दि. ०२ मार्च, २००९ रोजी उठविण्यात आला.

निविदेत गुंतागुंत पाहता, त्यानंतर दुसरी फेरनिविदा प्रक्रिया दि. २६ मार्च, २००९ रोजी सुरू करून दि. ०१ ऑगस्ट, २००९ रोजी मे. संतोष एन्टरप्राईजेस यांची ७५५.५५ लक्ष उच्चतम देकारास मान्यता देवून त्यांना तात्पुरता कार्यारंभ आदेश देण्यात आला.

उपरोक्त परिस्थितीमुळे मे. शंकर बडे यांना निविदेतील अटी व शर्तीनुसार दि. ३ जुलै, २००८ ते दि. ३१ जुलै, २००९ या कालावधीत मुदतवाढ देण्यात आली असून त्यानुसार महामंडळाचे नोटीस दि. २४ एप्रिल, २००९ अन्वये श्री. बडे यांची EMD/SD ची रक्कम रु. १,२६,१३,०००/- (जुन्या व नवीन देकारातील तफावत वसूल करण्यासाठी) महामंडळाकडे वर्ग करण्यात आली आहे.

अंदाजित रक्कम (ER) रु. ३४६ लक्ष पेक्षा दुसरी फेरनिविदेतील (Second Call) प्राप्त उच्चतम रक्कम रु. ७५५.५५ लक्ष प्राप्त झाल्याने अंदाजित रकमेपेक्षा रु. ४०९.५५ लक्ष इतके वाढीव दर प्राप्त झाल्याने महामंडळाचे जास्तीत जास्त महसुलीचे उद्दिष्ट साध्य झाल्याचे दिसून येते. म्हणून एकूणच महामंडळाचे दृष्टीने आर्थिक हिताची कार्यवाही झालेली आहे.

आयआरडीपी सोलापूर

शासन अधिसूचना दि. ३१ मे, २००६ नुसार आयआरडीपी सोलापूर अंतर्गत ४ पथकर स्थानकावर पथकर वसुलीसाठी मे. एस. एम. औताडे यांचा ३२५ लक्ष (रु. २५ लक्ष दरमाह) उच्चतम देकार दि. २४ फेब्रुवारी, २००८ ते दि. २२ फेब्रुवारी, २००९ पर्यंत मंजूर करण्यात आला होता. त्यानुसार त्यासाठी दि. २३ फेब्रुवारी, २००९ पासून नवीन कंत्राट अंतिम करणे आवश्यक होते त्यासाठी दि. ०९ जानेवारी, २००९ नुसार नविन निविदा प्रक्रिया सुरू करण्यात आली दरम्यानच्या काळात नवीन पथकर स्थानकाबाबत शासन अधिसूचना दि. २७ जुलै, २००८ अन्वये बदल करण्यात आला त्यामध्ये पथकराचे दर हे दि. १ जून, २००६ ते दि. ३१ मे, २००९ पर्यंत असल्याने व कंत्राट कालावधी त्यानंतर संपत असल्याने सुधारित दराबाबत शासनाकडे दि. ५ नोव्हेंबर, २००८ रोजी प्रस्ताव पाठविण्यात आला व त्यास दि. १ जानेवारी, २००९ रोजी मंजूरी मिळाली.

या निविदे प्रक्रियामध्ये अंदाजित रक्कम रु. १२५० लक्ष (रु. ३२.०५ लक्ष दरमाह) ठरविण्यात आली. त्यानुसार लिफाफा क्र.२, दि. २४ फेब्रुवारी, २००९ रोजी उघडण्यात आला त्यातील उच्चतम देकार मे. एस.एम. औताडे यांचे रुपये १०६५ लक्ष (म्हणजेच रु. २७.३० लक्ष दरमाह) इतकेच असल्याने अंदाजित रकमेपेक्षा कमी आल्याने दि. ६ मार्च, २००९ रोजी निविदा प्रक्रिया रद्द करून फेरनिविदा प्रक्रिया करण्याचा निर्णय घेण्यात आला दरम्यानच्या काळात दि. ३ मार्च, २००९ रोजी लोकसभेच्या सार्वत्रिक निवडणुकासाठी आचारसंहिता लागू झाल्याने ती दि. ३१ मे, २००९ पर्यंत लागू होती.

आचारसंहितेनंतर (Second Call) रोजी फेरनिविदा प्रस्ताव मागविण्यात आला व दि. ०३ ऑगस्ट, २००९ रोजी फेरनिविदा प्रक्रिया सुरू करुन दि. ११ डिसेंबर, २००९ रोजी लिफाफा नं. २ उघडण्यात आला त्यामध्ये मे. जयलक्ष्मी यांचे देकार रु. १३३८ लक्ष (रु. ३४.३० लक्ष दरमाह) आणि मे. एस. एम. औताडे यांचे देकार रु.१२७५ लक्ष (रु. ३२.६९ लक्ष दरमाह) असे असल्याने मे. जयलक्ष्मी यांना दि. ११ डिसेंबर, २००९ रोजी तात्पुरता कार्यादेश देण्याबाबतचा प्रस्तावावर मा. अध्यक्ष, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांनी दि. २७ जुलै, २०१० रोजी फेरनिविदा रोजी रद्द करून अल्प मुदतीची प्रक्रियेबाबत शासन मान्यता घेऊन कार्यवाही करण्याचे आदेशित केले.

अल्प मुदतीची निविदा काढताना पथकर नाक्यावरील गळती थांबविण्यासाठी ४ पथकर ठिकाणामध्ये बदल करण्यात आला. मूळ निविदा तसेच फेरनिविदा रद्द केल्यामुळे या पूर्वीचाच ठेकेदार मे. एस. एम. औताडे यांना मुदतवाढ देण्यात आली होती. त्यामध्ये मे.जयलक्ष्मी यांच्या देकराप्रमाणे रु. १३३८ लक्ष या प्रमाणे सुधारित मासिक हप्ता रुपये ३४.३० लक्ष वसुलीचे निर्देश दि. ११ नोव्हेंबर, २०१० रोजी दिले असता त्यांनी असमर्थता दर्शविली. याबाबत मे.एस. एम. औताडे यांचेशी चर्चा करण्यात आली व त्यात अध्यक्षीय निर्णय त्यांना स्पष्ट करण्यात आले. त्यानुसार मे. एस्. एम्. औताडे यांनी भरणा केलेली B.G. रक्कम रु. ८०,००,०००/-, दि. ०४ सप्टेंबर, २०१२ आणि S.D. रक्कम रु. ८०,००,०००/-, दि. ०५ सप्टेंबर, २०१२ रोजी जप्त करुन महामंडळाकडे जमा करण्यात आली आहे.

श्री. विशाल फुटाणे यांनी दि. २४ ऑगस्ट, २००८ रोजीच्या अधिसूचनेप्रमाणे पथकराची वसुली होत नाही अशी तक्रार दि. ०६ डिसेंबर, २०१० रोजी दाखल केली. तसेच मे.जयलक्ष्मी यांनी दि. २५ मार्च, २०११ रोजी न्यायालयात दोन याचिका दाखल केल्या होत्या. अध्यक्षीय दिलेल्या आदेशानुसार दि. १४ जून, २०११ रोजी निविदा प्रक्रियेमध्ये लिफाफा नं. २ उघडून मे.स्वामी समर्थ इंजिनियर्स यांचे रु. १२१३ लक्ष (रु. ३१.१० लक्ष दरमाह) या उच्चतम देकारास दि. २७ सप्टेंबर, २०११ रोजी संचालक मंडळाच्या मान्यतेनुसार तात्पुरता कार्यारंभ आदेश देण्यात आला.

उपरोक्त परिस्थितीत मे. एस. एम. औताडे यांना दि. २३ फेब्रुवारी, २००९ ते दि. २७ सप्टेंबर, २०११ पर्यंत दिलेल्या मुदतवाढीत रु. ३४.३० लक्ष दरमाह प्रमाणे वसुली केल्यामुळे महामंडळाचे कोणतेही महसुलीचे नुकसान झाल्याचे दिसून येत नाही. तसेच जाणीवपूर्वक विलंब झाल्याचे दिसून येत नाही.

केळझर पथकर नाका

केळझर पथकर स्थानकांवर मे.सोव्हिनियर डेव्हलपर्स प्रा. लि. यांना पथकर वसुलीकरिता महामंडळामार्फत दि. ०१ फेब्रुवारी, २००८ ते दि.२९ जानेवारी, २०१० ह्या कंत्राट कालावधीसाठी (१०४ आठवडे) प्राधिकृत केले होते. संबंधितांचा कंत्राट कालावधी दि. २९ जानेवारी, २०१० रोजी संपणार असल्याने महामंडळाने नवीन कंत्राट निश्चित करण्याच्या दृष्टीने दि. ०१ डिसेंबर, २००९ रोजी निविदा

सूचना प्रसिध्द करुन दि. ३१ डिसेंबर, २००९ रोजी भरलेल्या निविदा स्वीकृत करण्यात आल्या. एकूण नऊ कंत्राटदारांनी प्रतिसाद दिला. निविदा प्रक्रियेमधील लिफाफा क्र. १ त्याच दिवशी उघडण्यात आला. लिफाफा क्र. १ मधील कागदपत्राची छानणी केली असता प्राप्त नऊ निविदा पैकी १ निविदा (मे. संतोष अॅण्ड संदीप ब्रदर्स) हे अपात्र ठरले. त्यानंतर पात्र निविदाचा लिफाफा क्र.२, दि. ०७ एप्रिल, २०१० रोजी उघडण्यात आला ज्यामध्ये मे. विनोद कुमार अग्रवाल यांचे निविदे मधील उच्चतम देकरास (रु.७० लक्ष दरमाह) मा.संचालक मंडळानी दि. १० जून, २०१० रोजी मान्यता देऊन दि. ०२ जुलै, २०१० रोजी निविदा स्वीकृती पत्राप्रमाणे कंत्राटदारास १० दिवसामध्ये सुरक्षा ठेव, प्रथम मासिक हप्ता आणि B.G. महामंडळाकडे सादर करण्यासाठी कळविले.

तथापि, कंत्राटदाराने दि. १६ जुलै, २०१० रोजी महामंडळास लेखी पत्र दिले की, दि. २० जुलै, २०१० ते दि. २७ जुलै, २०१० तांत्रिक अडचणीमुळे वरीलप्रमाणे भरणा करता येणार नाही. तथापि त्यांनी रु. ७५,००,०००/- (रु. पंच्याहत्तर लाखाचा) धनादेश अनामत रक्कम म्हणून दि. २७ जुलै, २०१० रोजी महामंडळाकडे सादर केला. उच्चतम देकार संचालक मंडळाने माहे जून, २०१० मध्ये मंजूर केल्यावर कंत्राटदारास दि. ०३ ऑगस्ट, २०१० रोजी इसारा रक्कम जप्तीचे नोटीस दिल्यानंतर त्यांनी सुरक्षा ठेव भरल्याने माहे सप्टेंबर, २०१० मध्ये कार्यारंभ आदेश दि. ०३ सप्टेंबर, २०१० रोजी देणे शक्य झाले म्हणूनच कंत्राट अंतिम करण्यात अतिरिक्त वेळ खर्ची पडला.

वरीलप्रमाणे पथकर वसुलीबाबतचा निविदा निश्चितीचा घटनाक्रम लक्षात घेता, दि. २९ जानेवारी, २०१० पर्यंत नवीन कंत्राटदाराची नेमणूक करता आली नाही त्यामुळे कंत्राटदार मे.सोव्हिनियर डेव्हलपर्स यांना मंजूर निविदा अटी व शर्तीनुसार मुदत वाढ देण्यात आली. महामंडळाने वरील मुदतवाढीच्या कालावधीत रु. ४२.८८ लक्ष दरमाह प्रमाणे वसुली करण्यात आली आहे.

वरील सर्व घटनाक्रम लक्षात घेता महामंडळाने रितसर व सातत्याने पाठपुरावा करून नवीन कंत्राटदाराची नेमणूक केली. यामध्ये जाणीवपूर्वक कोणताही विलंब झालेला नाही. महामंडळाची वित्तीय हानी सुध्दा सर्वतोपरी प्रयत्नाने अधिक वसुली व ठेव रक्कम जप्त करून टाळण्यात आली आहे.

१.३ याप्रकरणी 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 व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दि. ९ जानेवारी, २०१९ रोजी साक्ष घेतली.

साक्षीच्या वेळी समितीने विचारणा केली की, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या अखत्यारित १८ पथकर आहेत. त्यापैकी आपण समितीला फक्त तीन पथकरांची माहिती सादर केलेली आहे. १८ पथकर असताना तीनच पथकरांची माहिती देण्याचे काय कारण आहे,

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, महालेखाकारांनी फक्त तीन पथकरासंदर्भातच आक्षेप होता. म्हणून आम्ही फक्त तीन पथकरांची माहिती समितीला सादर केलेली आहे.

यावर महालेखाकारांनी नमूद केले की, The annexue which is an essential part of the Report contains 18 cases. The audit views are based on the 18 cases.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केली की, आपण १८ प्रकरणे नमूद केलेली आहेत, परिच्छेदामध्ये तीन प्रकरणांना उदाहरणादाखल घेण्यात आलेले आहे. उत्तर देताना सदर तीन प्रकरणांचे उत्तर देण्यात आलेले आहे. हवे असल्यास १८ प्रकरणांचे उत्तर देण्यात येईल.

यावर समितीने विचारणा केली की, महालेखाकारांनी विशेष बाब म्हणून सदर प्रकरणांचा उल्लेख केलेला आहे आणि यामध्ये देखील विशेष बाब म्हणून उल्लेख केलेला आहे. माहे एप्रिल, २००८ ते माहे मार्च, २०११ या कालावधीत महामंडळाने ३८ पथकर कंत्राट अंतिम करून त्यापैकी १८ कंत्राट निश्चित करण्यास विलंब झाला. १८ कंत्राटामध्ये विलंब झालेला आहे, सदर आकडा हा पहिल्यांदाच आपल्याला सांगण्यात आलेला आहे.

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी सदर बाब मान्य करित असल्याचे नमूद करून सदर प्रकरणी सविस्तर माहिती देण्यात आलेली आहे. विशेष करून वर्धा-पुलगांव मार्ग आणि आयआरडीपी सोलापूरच्या बाबतीत उत्तर देण्यात आलेले आहे. हवे असल्यास सदर १८ प्रकरणांबाबत उत्तर सादर करण्यात येईल.

यावर समितीने विचारणा केली की, सर्वात जास्त नुकसान झाले त्याबाबत उत्तर देण्यात आलेले आहे. पण अपेक्षित असे आहे की, सदर १८ पथकरांच्या माध्यमातून किती नुकसान झालेले आहे, हे आपल्याला कळविण्यात आलेले आहे. सर्वात महत्त्वाची बाब ही आहे की, महालेखाकार यांनी उदाहरणादाखल केवळ ३ प्रकरणांचा उल्लेख केलेला आहे, आपल्या संपूर्ण धोरणामध्येच काही कमतरता होती.

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, सदर प्रकरणी अशी बाब आहे की, महामंडळाने ३ प्रकरणांचे उत्तर दिल्यानंतर १८ प्रकरणांची यादी दिलेली आहे. त्यावेळी उर्वरित १५ प्रकरणांचे उत्तर द्या असे सांगण्यात आलेले नाही त्यामुळे केवळ तपशील देण्यात आलेला आहे. सदर १८ प्रकरणांची उत्तरे हवी असल्यास ती सादर केले जातील.

यावर समितीने विचारणा केली की, महामंडळाला सदर १८ प्रकरणांचे उत्तर द्यावे लागणार आहे. सर्व प्रकरणांमध्ये जे नुकसान झालेले आहे त्यापैकी दोन कंपनीबाबत यात उल्लेख करण्यात आलेला आहे. त्यामध्ये १० कोटी रुपयांच्यावर नुकसान झालेले आहे ते वसूल करण्यात आलेले आहे काय, एकूण किती नुकसान झाले आहे.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, सदर ३ प्रकरणांचा जो उल्लेख करण्यात आलेला आहे त्यातील केळझरमध्ये २ कोटी १९ लाख रुपयांचे नुकसान दाखविण्यात आलेले आहे. वर्धा-पुलगांवमध्ये २ कोटी २१ लाख रुपयांचे नुकसान दाखविण्यात आलेले आहे आणि आयआरडीपी सोलापूरमध्ये १ कोटी ८७ लाख असे निदर्शनास आणून देण्यात आलेले आहे. सदर प्रकरणी एकूण ६ कोटी ३७ लाख रुपयांचे नुकसान झालेले आहे.

यावर समितीने विचारणा केली की, सदर अहवालात १०.७६ कोटी रुपयांचे नुकसान झाल्याचे नमूद करण्यात आलेले आहे. सदर आकडा हा मोठा असल्यामुळे या प्रकरणांचे उदाहरण देण्यात आलेले आहे. त्यामुळे कमीत कमी १०.७६ कोटीचा हिशोब करायला हवा होता. सदर नुकसानीबाबत काय स्पष्टीकरण द्यायला हवे याबाबत आपण त्यांना विचारणा करायला हवी होती.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, सदर १८ प्रकरणांचे तपशील माझ्याकडे आहेत ते मी आपल्याला सांगू इच्छितो की, केळझर पथकराच्या कंत्राटदाराचे नाव मे.सोव्हिनियर डेव्हलपर्स असे आहे. त्यांचा कंत्राटदाराचा कालावधी हा दि. १ फेब्रुवारी, २००८ ते दि. २९ जानेवारी, २०१० असा होता. दि. ३० जानेवारी, २०१० पासून नवीन कंत्राटदार नेमणे अपेक्षित होते. परंतु महामंडळाला दि. ३० जानेवारी, २०१० ला सदर कंत्राट कोणालाही देऊ शकलो नाही. सदर कंत्राट हे दि. १० सप्टेंबर, २०१० रोजी देण्यात आले, म्हणजेच ७ महिने उशिराने कंत्राट देण्यात आलेले आहे. सदर ७ महिन्यांमध्ये जुन्या कंत्राटदाराकडून जुन्याच दराने पैसे घेण्यात आलेले आहेत. सदर ७ महिन्यांमध्ये ३ कोटी ४३ लाख रुपये मिळालेले आहेत. नवीन दरानुसार कंत्राट देण्यात आले असते तर आपल्याला ५ कोटी ६२ लाख रुपये मिळाले असते. सदर प्रकरणी २ कोटी १९ लाख रुपयांचे नुकसान झालेले आहे असे महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदामध्ये नमूद करण्यात आलेले आहे.

यावर समितीने विचारणा केली की, नुकसान प्रकरणी जोडपत्र देण्यात आलेले आहे हे सर्व आपल्याला मान्य आहे काय, संबंधितांकडून नुकसान झालेल्या रक्कमांची वसुली कधी करण्यात येणार आहे, वसुलीबाबत करण्यात आलेल्या कारवाईचा तपशील समितीला देण्यात यावा. मे.सोव्हिनियर डेव्हलपर्स यांच्याकडून २ कोटी १९ लाख रुपयांपैकी किती रक्कम वसूल करण्यात आलेली आहे,

यावर विभागीय सचिवांनी स्पष्टीकरण देतांना खुलासा केला की, सदर बाब आम्हा सर्वांना मान्य आहे. संबंधितांना सदर कालावधीत जी मिळकत प्राप्त झालेली आहे ती जप्त करण्यात आलेली आहे. यातून नुकसान भरपाई पूर्ण होत नसल्यामुळे नुकसान भरपाईचे प्रकरण मा. उच्च न्यायालयामध्ये दाखल करण्यात आलेले आहे. नुकसान भरपाई दावा ४०५/२०१७ हा मा. उच्च न्यायालयाकडे प्रलंबित आहे.

दुसरे प्रकरण नक्षत्रवाडी कोणार्क या ठिकाणचे आहे. सदर ठिकाणी ४७ लाख ८२ हजार रुपयांचे नुकसान झालेले आहे. सदर प्रकरणी कंत्राट देण्यासाठी ५ महिन्यांचा उशीर झालेला आहे.

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी अधिक खुलासा करतांना नमूद केले की, सदर दुसऱ्या प्रकरणामध्ये नुकसान भरपाईचा दावा हा श्री. विनोदकुमार अग्रवाल या कंत्राटदाराच्या विरुद्धचा आहे. सदर प्रकरणी बाब अशी आहे की, पूर्वी देण्यात आलेल्या कंत्राटामध्ये अशी तरतूद होती की, "If required MSRDC may extend this period for further such period as is necessary and if agreed by the Contractor. The terms and conditions of this entire extended period will remain the same as that of the original contract. Notice of such extension will be issued by the Corporation." पूर्वीच्या कंत्राटाला मुदतवाढ देण्यात आली तर नवीन कंत्राटाच्या दराने पैसे वसूल करण्याची कंत्राटामध्ये तरतूद करण्यात आलेली नव्हती. सदर परिच्छेदानंतर पुढील सर्व कंत्राटांना सन २०१२ पासून अटी आणि शर्तीमध्ये "The terms and conditions of the entire extended period will remain the same as that of the original contract except the amount of toll installment, which shall be solely decided by the MSRDC." पूर्वीच्या कंत्राटामधून कायदेशीरपणे पैसे वसूल करता येत नाहीत. कारण पूर्वीच्या निविदेमध्ये, कंत्राटामध्ये तशी तरतूद करण्यात आलेली नव्हती.

यावर समितीने विचारणा केली की, झालेल्या नुकसानीची रक्कम कोणाकडून तरी वसूल करावी लागणार आहे. कारण नवीन कंत्राट देण्यासाठीचा विलंब हा जाणीवपूर्वकरीत्या करण्यात आलेला आहे असे आढळून येत आहे. नवीन कंत्राट द्यावयाचे होते तर ते देण्यासाठी पूर्वीच सहा महिन्यांपासून प्रक्रिया सुरू करायला हवी होती, केवळ एक महिना अगोदर निविदा प्रक्रिया सुरू करण्यात आली.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, काही प्रकरणांमध्ये एक महिन्यापूर्वी तर काही प्रकरणांमध्ये सहा महिन्यांपूर्वी निविदा प्रक्रिया सुरू करण्यात आलेली होती.

यावर समितीने नमूद केले की, सहा महिन्यांपूर्वी निविदा प्रक्रिया सुरू झाली असेल तर सहा महिन्यांमध्ये नवीन कंत्राटाची सर्व प्रक्रिया पूर्ण झाली असती. सदर १८ प्रकरणांमध्ये कंत्राटाची तारीख आणि नवीन कंत्राट देण्यासाठीची निविदा प्रसिध्द करण्यात आली ती तारीख यामध्ये किती विलंब झालेला आहे, याची माहिती देण्यात आलेली आहे. सदर प्रकरणी निविदा प्रक्रिया केव्हा सुरू करण्यात आली होती याबाबत माहिती देण्यात यावी.

यावर विभागीय सचिवांनी तसेच महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, दि. ३० जानेवारी, २०१० पासून नवीन कंत्राटाला सुरुवात होणार होती. त्यासाठी दोन महिने अगोदर निविदा प्रक्रिया सुरु करण्यात आलेली आहे.

मे. सोव्हिनियर डेव्हलपर्सचे पूर्वीचे कंत्राट दि. २९ जानेवारी, २०१० पर्यंत होते. सदर प्रकरणी दि. १ डिसेंबर, २००९ रोजी निविदा मागविण्यात आल्या. दि. ३१ डिसेंबर, २००९ रोजी निविदा उघडण्यात आल्या The Financial Bid was opened on 7 April, 2010. त्यामध्ये आर्थिक बोली ही ७० लाख ३५ हजार रुपयांची आली होती. Time to check outstanding etc. before opening Financial Bid असे कारण देण्यात आले होते. सदर प्रकरणी पूर्वीच्या कंत्राटदाराला कार्यारंभ आदेश दि. ३ सप्टेंबर, २००८ रोजी देण्यात आले होते.

यावर समितीने विचारणा केली की, दि. १ डिसेंबर, २००९ रोजी निविदा प्रक्रिया सुरु करण्यात आली. प्राप्त झालेल्या निविदा कधी उघडण्यात आल्या,

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, दि. ७ एप्रिल, २०१० रोजी निविदा उघडण्यात आल्या आहेत.

तद्नंतर समितीने विचारणा केली की, निविदा प्राप्त झाल्यानंतर जवळपास ५ ते ६ महिन्यांनंतर त्या उघडण्यात आल्या आहेत म्हणजे आपल्याच कार्यालयाकडून हा विलंब झालेला आहे. एवढा कालावधी लागतो हे आपल्या अधिकाऱ्यांना माहिती नव्हते काय,

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, अॅडमीटेड फॅक्ट आहे.

यावर समितीने विचारणा केली की, अॅडमीटेड फॅक्ट आहे तर तत्कालीन व्यवस्थापकीय संचालक व अधिकारी यांच्यावर कारवाई व्हायला पाहिजे. त्यांच्यामुळे शासनाचे नुकसान झालेले आहे. पूर्वीची मुदत दि. २९ जानेवारी, २०१० रोजी संपणार होते तर आर्थिक निविदा उघडण्यासाठी कशामुळे विलंब झालेला आहे,

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, सदर विलंब हा स्वीकृत विलंब आहे.

यावर समितीने विचारणा केली की, सदर स्वीकृत विलंबाप्रकरणी संबंधितांवर काय कारवाई करण्यात आलेली आहे, पूर्वीच्या कंत्राटदाराला वाढीव कालावधी मिळवून देण्यासाठी हे करण्यात आलेला आहे. आता धोरण बदलण्यात आलेले आहे ही बाब वेगळी आहे. सदर प्रकरण हेतू ठेवून करण्यात आलेले आहे हे दिसून येते.

एचबी १३६६—२अ

सदर प्रकरणी समितीचे मत असे आहे की, जाणीवपूर्वकरीत्या असा प्रकार घडवून आणण्यात आलेला आहे. दि. १ डिसेंबर, २००९ रोजी निविदा मागविण्यात आल्या, सदर निविदा दि. ३१ डिसेंबर, २००९ रोजी उघडण्यात आल्या आणि त्यानंतर आर्थिक बोली उघडण्यासाठी तीन महिन्यांचा कालावधी लावण्यात आला. तोपर्यंत पूर्वीच्या कंत्राटदाराला वाढीव मुदत देण्यात आली. नवीन कंत्राटदाराला कार्यारंभ आदेश कधी देण्यात आला.

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, नवीन कंत्राटदाराला दि. ३ सप्टेंबर, २०१० रोजी कार्यारंभ आदेश देण्यात आलेला आहे.

यावर समितीने नमूद केले की, कार्यारंभ आदेश देण्यासाठी पुन्हा ५ महिन्यांचा विलंब लावण्यात आलेला आहे.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, सदर पथकरापासून दोन वर्षांचा अपेक्षित महसूल हा ३ कोटी ४६ लाख रुपयांचा होता आणि संबंधित कंत्राटदाराने ७ कोटी रुपयांची आर्थिक बोली लावलेली होती. संबंधिताला कंत्राट दिल्यानंतर त्याने कधीही पैसे भरलेले नाहीत म्हणून शंका येत होती की, संबंधित पैसे भरणार का, अशी सदर प्रकरणाची पार्श्वभूमी आहे. प्रकल्प महसूल दोन वर्षांमध्ये ३ कोटी ४६ लाख रुपयांचा अपेक्षित होता पण संबंधिताने ७.५ कोटी रुपयांचा भरला होता.

यावर समितीने विचारणा केली की, कोणत्याही बाबीचा ऊहापोह करण्यासाठी पाच-पाच महिन्यांचा कालावधी लागतो काय, तेव्हाच्या तेव्हा सदर प्रकरणी निर्णय घ्यायला पाहिजे होता. पाच महिने निर्णय घ्यायला विलंब लावून पुन्हा पूर्वी घडलेली चूक करण्यात आलेली आहे आणि पैसा अडकून पडलेला आहे.

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, नवीन निविदा संबंधिताने जी ७० लाख रुपयांची भरली होती त्या कालावधीचे त्यांनी पैसे भरलेले नाहीत. संबंधिताला चार महिन्यांनंतर कार्यारंभ आदेश देण्यात आलेला आहे. त्यानंतरही त्याने संबंधित कालावधीचे वेळेवर पैसे भरलेले नाहीत. नवीन कंत्राटदारावर १० कोटी रुपयांचा नुकसान भरपाईचा दावा टाकण्यात आलेला आहे. ज्या कंत्राटदाराने जास्त रक्कम लावली होती त्यानेही वेळेवर पैसे भरलेले नाहीत. जास्तीची आर्थिक बोली लावणाऱ्याला कंत्राट देणे आवश्यक होते.

यावर समितीने प्रश्न विचारला की, कार्यारंभ आदेश देण्यासाठी पाच महिन्यांचा विलंब का झाला, याबाबत सचिव महोदयांनी सांगितले की, तेवढी वाहतूक त्या मार्गावर आहे की नाही याचा अभ्यास करण्यात येत होता. अभ्यास केल्यानंतर आपल्याला असे वाटले की, एवढी वाहतूक आहे म्हणून संबंधित व्यक्तीला कंत्राट देण्यात आलेले आहे. म्हणजे तुमचा अभ्यास चुकला आहे. कारण संबंधित व्यक्ती पैसे भरू शकलेला नाही. संबंधित अधिकाऱ्यांवर काय कारवाई करण्यात आलेली आहे, निविदा मागविताना अटी आणि शर्तीचा अभ्यास झाल्याशिवाय त्या मागविण्यात आलेल्या आहेत काय, निविदा मागविण्यात आल्यानंतर आपण असे सांगत आहात की आम्ही वाहतुकीचा अभ्यास केला आहे. याचे कारण काय आहे,

यावर विभागीय सचिवांनी स्पष्टीकरणात नमूद केले की, निविदा मागविण्यापूर्वी अंदाज काढण्यात येतो. सदर प्रकरणी काढण्यात आलेला अंदाज हा ३ कोटी ४८ लाख रुपयांचा होता. महिन्यासाठी ४२.८८ लाख रुपयांचा महसूल अपेक्षित होता.

यावर समितीने विचारणा केली की, कंत्राटदारास शासनाला अधिक पैसे द्यावयाचे असतील तर महामंडळास काय अडचण होती, एखाद्या कंत्राटदारास शासनाला अधिक पैसे द्यावयाचे असतील तर अडचण काय आहे, किती दिवसापासून रक्कम भरलेली नाही. महामंडळाचे अधिकारी यांनी नुकसान झाले आहे, ही बाब समितीसमोर मान्य केली आहे. सदरहू बाब समितीसमोर येण्यापूर्वी महालेखाकार कार्यालयाने लेखापरिक्षण केल्यानंतर उक्त प्रकरणी लेखा आक्षेप महामंडळास कळविलेला आहे. सदरहू लेखा आक्षेप प्राप्त झाल्यानंतर त्याबाबत महामंडळाचे प्रशासकीय अधिकारी यांनी कार्यवाही केली किंवा नाही.

यावर विभागीय सचिव तसेच महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, नियम ठरलेले आहेत. उक्त निविदा सादरकर्ते यांना कार्यारंभ आदेश दिल्यानंतर त्यांनी रक्कम भरलेली नाही. रिकव्हरी सूट दाखल करण्यात आला आहे.

यावर समितीने विचारणा केली की, कधी व कोणत्या तारखेला दाखल करण्यात आला, लेखा आक्षेप प्राप्त झाल्यानंतर कोणती कार्यवाही केली, रिकव्हरी सूट कंत्राटदाराविरुद्ध दाखल केली परंतु महामंडळाच्या अधिकार्यांनी आर्थिक बोली उघडण्यासाठी तीन महिने केलेल्या विलंबा प्रकरणी त्यांच्यावर कोणती कारवाई केली, लेखा आक्षेप प्राप्त झाल्यानंतर कंत्राटदाराविरुद्ध रिकव्हरी सूट दाखल करुन महामंडळ मोकळे होऊ शकत नाही. निविदेची नस्ती ३ महिने प्रलंबित होती त्याबाबत संबंधितावर कोणती कारवाई केली आहे, महामंडळास लेखा आक्षेप प्राप्त होऊन एक वर्षापेक्षा अधिक कालावधी झालेला असून उक्त कालावधीमध्ये महामंडळाने कोणतीही कार्यवाही केलेली नाही.

यावर विभागीय सचिवांनी नमूद केले की, त्यावेळी देण्यात आलेले कंत्राट प्रोव्हिजनल होते.

यावर समितीने असे नमूद केले की, आपण दाखल केलेला सूट न्यायालयासमोर टिकणार नाही. कंत्राटदार झालेल्या विलंबाचा मुद्दा सादर करू शकतो. आर्थिक बोली (फायनान्शिअल बिड) ३ महिने उघडण्यात आली नाही, त्यासंदर्भात महामंडळाने १ वर्षापेक्षा अधिक कालावधीमध्ये कोणती कार्यवाही केली, सदरहू लेखा आक्षेप दि. १८ फेब्रुवारी, २०१८ रोजी महामंडळास प्राप्त झालेला आहे. महामंडळास लेखा आक्षेप प्राप्त झालेला असून त्याचे त्यांनी अवलोकन केले आहे. आज त्यासंदर्भात समितीसमोर विभागाच्या सचिवांची साक्ष लावण्यात आली आहे. महालेखाकार यांचा अहवाल प्राप्त झाल्यानंतर त्यावर महामंडळ कारवाई करीत नाही. महामंडळाने रिकव्हरी सूट दाखल केला, ठीक आहे. न्यायालयामध्ये प्रकरण दाखल केल्यानंतर त्यावर निर्णय देण्यात येईल. महामंडळास १ वर्षापूर्वी लेखा आक्षेप प्राप्त झाला आहे. तीन महिन्यांच्या कालावधीमध्ये आर्थिक बोली (फायनान्शिअल बिड) उघडली नाही, यास महामंडळ जबाबदार नाही, असे समितीस सांगावे. हा विषय येथेच संपवू. आर्थिक बोली (फायनान्शिअल बिड)

३ महिने उघडली नाही, त्याबाबतचा लेखा आक्षेप प्राप्त झाल्यानंतर १ वर्षापेक्षा अधिक कालावधीत कार्यवाही का करण्यात आली नाही, महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक “अॅडमीटेड” असे सांगत आहेत. त्यासंदर्भात त्यांनी दीड वर्षांच्या कालावधीत कोणती कार्यवाही केली आहे, नसेल तर का केली नाही.

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी नमूद केले की, सदरहू प्रकरणी कारवाई करण्यासारखे काहीही नव्हते.

यावर समितीने नमूद केली की, अशी बाब असेल तर महालेखाकार कार्यालयाच्या लेखा आक्षेपास काही अर्थ नाही का.

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, सदरहू प्रकरणी कारवाई करण्याची आवश्यकता नाही. दि. ७ एप्रिल, २०१० रोजी निविदा उघडण्यात आली. त्यानंतर एप्रिल ते सप्टेंबर हा कालावधी गेला आहे. कंत्राटदाराने अधिकची रक्कम देऊन तो दुसरा व्यक्ती नेमू शकत नव्हता. कारण ज्या पध्दतीने वसुली होत होती त्यामुळे नुकसान झाले आहे, असे म्हणता येणार नाही.

यावर समितीने खेद व्यक्त करून नमूद केले की, समिती आपल्या मताशी सहमत नाही. कारण तत्कालीन अधिकारी यांनी हेतूपुरस्सरपणे विलंब केल्याचे दिसून येत आहे. अगोदरच्या कंत्राटाचा कालावधी संपण्याच्या पूर्वी ६ महिने अगोदर नवीन निविदा मागविणे आवश्यक असताना ३ महिने अगोदर निविदा कार्यवाही सुरु करण्यात आली. दि. ३१ डिसेंबर, २००९ रोजी निविदा उघडल्यानंतर आर्थिक बोली (फायनान्शिअल बिड) उघडण्यासाठी ३ महिन्यांचा कालावधी वायफळ घालविला. त्यावेळी उक्त कंत्राटदाराने अधिक दराने निविदा भरल्याची महामंडळास माहिती नव्हती. ३ महिन्यांनी आर्थिक बोली (फायनान्शिअल बिड) उघडल्यानंतर सदरहू निविदा उच्च दराने प्राप्त झाल्याने व प्रति दिन ७० लाख रुपये उच्च दर प्राप्त झालेला असल्याने पुन्हा ३ महिन्यांचा कालावधी ट्रॅफिकचा अभ्यास करण्यासाठी वेळ घेतला. सदरहू उच्च दराची बाब न्याय्य आहे की नाही, हे ठरविण्यासाठी मंडळाने ५ महिन्यांचा कालावधी लावला आहे. एवढा प्रदीर्घ विलंब जुन्या कंत्राटदारास जुन्या दराने फायदा मिळवून देण्यासाठी करण्यात आला, असे समितीचे मत आहे. यावर विभागाने स्पष्टीकरण द्यावे.

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी नमूद केले की, आम्ही विलंब मान्य (अॅडमीट) केला आहे.

यावर समितीने असा प्रश्न विचारला की, विलंब मान्य (अॅडमीट) केला असून तत्कालीन अधिकारी यांचेकडून वसुली करण्यासंदर्भात कोणती कारवाई करण्यात आली.

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी नमूद केले की, सदरहू प्रकरणी अधिकाऱ्यांकडून वसुली करण्याचा प्रश्न उद्भवतो नाही. कारण उच्च दर प्राप्त झाला तो रियलाईझ झाला नाही. त्यामुळे there is no such loss. कारण कोणी उच्च दर कोणी कोट करेल, नंतर निघून गेला तर काय करणार. कंत्राटदाराने उच्च दराची रक्कम भरली नाही तर त्याला आपण काय करणार.

यावर समितीने विचारणा केली की, समजा बांधकाम विभागाची निविदा एखाद्या कंत्राटदाराने ५० टक्क्यांनी बिलो दराने सादर केली तर काय, एखाद्या कंत्राटदारास शासनास अधिक दर अदा करावयाचा असेल तर त्यास कोणती अडचण आहे, अगोदर महामंडळाने सदर प्रकरणाची बाब मान्य केली. आता ते सांगत आहेत त्यामध्ये अधिकाऱ्याकडून वसुली करण्यासारखे काही वाटत नाही. काही झालेच नाही अशी बाब असेल तर महामंडळाने दाखल केलेला सिव्हील सूट काढून घ्यावा. उक्त प्रकरणी प्रधान सचिव यांनी आम्हाला एज्यूकेट करावे. उक्त प्रकरणीचा लेखा आक्षेप सन २०१० मधील असून महामंडळास तो एक ते दीड वर्षापूर्वी प्राप्त झालेला असून त्याचे अवलोकन महामंडळाने केले आहे व सिव्हील सूट दाखल केला आहे. महामंडळाने फ्लॉ झाल्याचे मान्य केले असून अॅडमीट करण्यात येईल, असे सांगितले आहे. आपण संस्थेचे प्रमुख म्हणून कोणती कार्यवाही केली,

यावर विभागीय सचिवांनी स्पष्टीकरण खुलासा केला की, उक्त प्रकरणी लेखा आक्षेप आल्यानंतर निविदा प्रक्रियेमध्ये बदल करण्यात आला आहे. पूर्वी निविदेमध्ये फ्लॉ होता. कंत्राटदाराची मुदत संपली आहे. नवीन कंत्राटदार नेमण्यात येत नाही तोपर्यंत जुन्या दराने जुना कंत्राटदार काम करील, अशी खुली निविदेची अट होती. सिस्टममध्ये दोष होता. अशाच पध्दतीचा दोष १८ प्रकरणांमध्ये होता. काही प्रकरणे बोर्डाकडेही जातात. सन २०१२ मध्ये सिस्टममध्ये सुधारणा करण्यात आली आहे. सदरहू बाब चुकीची असल्याने जरी कंत्राट नियमित करावे लागले तरी भविष्यामध्ये जो दर प्राप्त होईल तो दर द्यावा लागेल. अशा पध्दतीने विभागाने करेकटीव्ह मेजर्स घेतला आहे.

यावर समितीने नमूद केले की, उक्त प्रकरणाची आर्थिक बोली (फायनान्शियल बिड) ३ महिने उघडण्यात आली नाही, हे आपण मान्य केले व अॅडमीट करतो, असे आपण सांगितले आहे. ३ महिने कार्यवाही न करणे, ही बाब सिस्टममध्ये नाही. यासंदर्भात कोणती कारवाई करणार, संचालक मंडळावर शासनाचे नियंत्रण आहे. शासनाने सांगावे काय केले पाहिजे, विभागाच्या प्रधान सचिव महोदयांनी सांगावे, कशा पध्दतीने जबाबदारी निश्चित केली पाहिजे. व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगावे. मी यापूर्वी सांगितले आहे की, आम्हाला आपण मार्गदर्शन (एज्यूकेट) करा. अशाच प्रकारची १८ प्रकरणे आहेत. आता कंत्राटदाराचे कंत्राट संपण्याच्या ६ महिने अगोदर त्याप्रकरणी निविदा काढण्यात येते का, आर्थिक बोलीवर (फायनान्शियल बिड) ३ महिने कोणतीही कार्यवाही केली नाही ही बाब बोर्डाचे प्रमुख असलेले व्यवस्थापकीय संचालक यांनी मान्य केली आहे. याप्रकरणी त्यांनी यापूर्वी कारवाई केलेली नसली तरी आज ते याप्रकरणी समिती समोर आपले मत मांडतील काय,

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी नमूद केले की, सन २०१२ मध्ये संचालक मंडळाने निर्णय घेतला आहे. दि. ३० डिसेंबर, २०११ रोजी बोर्डाने निर्णय घेतला आहे. आता ६ महिने अगोदर कार्यवाही करण्यात येते. मी वस्तुस्थिती सांगितलेली आहे. उक्त प्रकरणी कारवाई करण्याची काही आवश्यकता नाही.

यावर समितीने नमूद केले की, महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांचे म्हणणे आहे की, उक्त प्रकरणीच्या विलंबामुळे आर्थिक नुकसान झालेले असेल यासर्व प्रक्रियेमध्ये राज्य शासनाचे आर्थिक नुकसान झालेले आहे. लेखा आक्षेप प्राप्त झाल्यानंतर विभाग प्रमुख यांनी प्रशासकीय स्तरावर कारवाई केल्याचे दिसून येत नाही. आता व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले आहे की, विलंब प्रकरणी कोणत्याही अधिकाऱ्यावर कारवाई करणे योग्य वाटत नाही.

यावर व्यवस्थापकीय संचालक तसेच विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, सदरहू प्रकरणी विलंब झाला ही वस्तुस्थिती आहे. त्याबाबत आता ८-९ वर्षांनी कारवाई करणे आवश्यक नाही, असे महामंडळाचे मत आहे. सदरहू प्रकरणी दर्शविण्यात येणारे नुकसान उच्च बिडच्या आधारे दर्शविण्यात येत आहे. उच्च बिडरला कंत्राट दिल्यानंतर तो कंत्राटदार पळून गेला. याप्रकरणी उच्च बिड प्राप्त झाले होते त्यानुसार रक्कम प्राप्त व्हावयास पाहिजे होती ती मिळालेली नाही, अशा पध्दतीने झालेल्या नुकसानीचे बेरीज (कॅल्क्युलेशन) करण्यात आले आहे. प्रत्यक्षात निविदा सादर करण्यास कंत्राट दिल्यानंतर कंत्राटदार तेवढी ट्रॅफिक नसल्याने दराची रक्कम देऊ शकला नाही. सदरहू ठिकाणी ट्रॅफिक नव्हती. This is notional loss based on bid amount व ती बिड कधी ऑनरच झाली नाही.

यावर समितीने विचारणा केली की, उक्त निविदा प्रकरणी ३ महिने कार्यवाही केली नाही, याचे उत्तर समितीला मिळालेले नाही. याप्रकरणी बोर्डाचा दोष आहे. जसे की सार्वजनिक बांधकाम विभागाची निविदा एखाद्या कंत्राटदाराने ५० टक्के बिलो सादर केली तर ते बिड मान्य करण्यात येत नाही. अशाच पध्दतीने महामंडळाच्या निविदेस उच्च दराने एखाद्या कंत्राटदाराने निविदा सादर केली असेल व ती फिजिबल नसेल तर बोर्डाने स्वीकारण्याची आवश्यकता नव्हती. उक्त बाब निश्चित करण्यासाठी ५ महिन्यांचा कालावधी घेतला आहे. त्यामुळे उक्त प्रकरणी विभागाचे म्हणणे समर्थनीय वाटत नाही. वर्धा-पुलगाव कंत्राट प्रकरणी २३१ लक्ष रुपयांचे नुकसान झाले आहे. नक्षत्रवाडी येथील प्रकरणी रुपये ४७ लक्षांचे, अंबेसावंगी येथील प्रकरणी रुपये ७९ लक्ष, आयआरडीपी, सोलापूर येथील प्रकरणी रुपये १८७ लक्षांचे नुकसान झालेले आहे. याबाबत आपण काय स्पष्टीकरण देणार, आपणास १८ प्रकरणांच्या संदर्भात स्पष्टीकरण व कारवाईबाबत समितीला अवगत करावे लागणार आहे. तसेच नक्षत्रवाडीच्या संदर्भात स्पष्टीकरण द्यावे.

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी नमूद केले की, १८ प्रकरणांची उत्तरे देण्याचे सुरुवातीस निश्चित झाले आहे. या परिच्छेदा व्यतिरिक्त ३ प्रकरणांचा तपशिल आता आणलेला आहे इतर प्रकरणांचा आणला नाही.

यावर समितीने नमूद केले की, वर्धा-पुलगाव रोड पथकर कंत्राटाची निविदा कधी काढण्यात आली होती.

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी स्पष्टीकरण देतांना नमूद केले की, वर्धा-पुलगाव पथकर कंत्राट श्री. शंकर बडे यांना दि. ४ जुलै, २००७ ते दि. २ जुलै, २००८ या कालावधीसाठी देण्यात आले होते. दुसरे कंत्राट अंतिम करण्यासाठी एकूण १३ महिन्यांचा विलंब झालेला आहे.

यावर समितीने विचारणा केली की, विलंबाचे कारण काय.

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, श्री.शंकर बडे हे उक्त कंत्राटासाठी ७ लक्ष ३० हजार रुपये पूर्वी देत होते. त्यांचा कालावधी संपण्याच्या १ महिन्यापूर्वी दि. २ जून, २००८ रोजी नवीन निविदा मागविण्यात आल्या व त्या दि. ६ ऑगस्ट, २००८ रोजी उघडण्यात आल्या होत्या. त्यामध्ये मे. सोव्हिनियम डेव्हलपर्स यांनी रुपये २३.७३ लक्षांची रक्कम निविदेमध्ये नमूद केली होती. पूर्वीचे कंत्राट मे. सोव्हिनियम डेव्हलपर्स यांचेकडे होते. सदरहू डेव्हलपर्स अधिक दर आकारतात अशा प्रकारच्या तक्रारी प्राप्त झाल्या होत्या. त्यामुळे त्यांना कंत्राट न देण्याची कार्यवाही सुरु करण्यात आली होती त्यावेळी त्यांनी मा. उच्च न्यायालयामध्ये दावा दाखल केल्याने मा. न्यायालयाने निविदा प्रक्रियेवर दि. २३ सप्टेंबर, २००८ रोजी स्थगिती दिली. दि. २ मार्च, २००९ रोजी उक्त स्थगिती आदेश उठविण्यात आला. त्यामुळे दि. २६ मार्च, २००९ रोजी फेरनिविदा काढण्यात आली व उक्त कंत्राट मे. संतोष एन्टरप्राईजेस यांना देण्यात आले. त्यांनी प्रतिमहा २९.०३ लक्ष रुपये उच्चतम देकार दिला होता. उक्त कंत्राटदार यांना दि. १ ऑगस्ट, २००९ रोजी कार्यारंभ आदेश देण्यात आला होता.

यावर समितीने विचारणा केली की, मा. न्यायालयाने उक्त प्रकरणी दिलेल्या स्थगितीची बाब समितीस मान्य आहे. मा. न्यायालयाने स्थगिती आदेश उठविल्यानंतर उक्त प्रकरणी कार्यारंभ आदेश ५ महिने विलंबाने दि. १ ऑगस्ट, २००९ रोजी का देण्यात आली.

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी नमूद केले की, जुना दर रुपये ७.३० लक्ष होता व नविन निविदेमध्ये रुपये २९.०३ लक्ष उच्च दर प्राप्त झाला होता व जुन्या कंत्राटदाराच्या अनमात रकमेतून रुपये १ कोटी २६ लाख तफावत रक्कम वसूल केली आहे. उक्त निविदा दि. २६ मार्च, २००९ रोजी उघडण्यात आली होती तो कालावधी माहे मे, २००९ पर्यंत आचारसंहिता होती. उक्त प्रकरणी झालेला विलंब आचारसंहितेमुळे झालेला आहे.

याबाबत विभागीय सचिवांनी अधिक खुलासा करताना नमूद केले की, माहे मार्च, २००९ ते दि. १६ मे, २००९ पर्यंत आचारसंहिता होती. उक्त तारखेस निवडणुकांचे निकाल जाहीर झाले होते.

यावर समितीने नमूद केले की, सदरहू प्रकरणीची कार्यवाही सुरु झाली होती. यामध्ये आर्थिक बाब आहे. एखादे नवीन काम सुरु करावयाचे असते तर ती बाब मान्य आहे.

यावर विभागीय सचिव व महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी नमूद केले की, सदरहू निविदा मंजूरीसाठी संचालक मंडळासमोर सादर करावे लागते. संचालक मंडळावरील सदस्य निर्वाचित असतात. आचारसंहितेच्या काळामध्ये कोणत्याही प्रकारची निविदा देण्यास परवानगी नाही. आचारसंहितेच्या काळात कोणतेही चेअरमन निविदेस मान्यता देण्याची जोखीम घेत नाहीत. Even officers will not allow. We cannot put up to the Board. कंत्राट सुरु झाले असेल तर ते सुरु ठेवण्यास काही हरकत नाही, तांत्रिकदृष्ट्या ते बरोबर आहे.

यावर समितीने विचारणा केली की, आचारसंहिता कोणत्या तारखेपासून लागली ती तारीख कळवावी. आपण एक महिन्यापासून निविदा प्रक्रिया सुरु केल्यानंतरही विलंब झालेला आहे. तसेच आयआरडीपी सोलापूर प्रकरणात झालेला आहे.

यावर व्यवस्थापकीय संचालक व विभागीय सचिवांनी नमूद केले की, आयआरडीपी सोलापूर प्रकरण अतिशय स्पष्ट आहे. मे. एस. एस. औताडे यांचा उच्चतम देकार होता. त्यांना दि. २४ फेब्रुवारी, २००८ ते दि. २२ फेब्रुवारी, २००९ पर्यंत पथकर वसुली मंजूर करण्यात आला होता. त्या प्रकरणी १९ महिन्यांचा विलंब झालेला आहे. या प्रकरणी निविदा प्रक्रिया सात महिने अगोदर केली होती. दि. ०९ जानेवारी, २००९ रोजी प्रक्रिया सुरु केली. अपेक्षित महसूल रु.३२ लाख होता. पूर्वीचा महसूल रु. २५ लाख होता. दि. २४ फेब्रुवारी, २००९ रोजी निविदा उघडली. अगोदरच्या कंत्राटाची मुदत ऑगस्ट महिन्यात संपणार होती. आपण माहे फेब्रुवारी, २००९ मध्ये निविदा उघडली म्हणजे सहा महिने अगोदर निविदा उघडली तरी देखील १९ महिन्यांचा विलंब झालेला आहे.

दि. ३ मार्च, २००९ ते दि. ३१ मे, २००९ पर्यंत लोकसभा निवडणूक आचारसंहिता होती. त्याचा काही परिणाम होणार नव्हता कारण अगोदरच्या कंत्राटाची मुदत दि. ३१ ऑगस्टपर्यंत होती. आपला ई. आर. रु. ३२.५ लाख होता आणि निविदेमध्ये रु. २७.३० लाख किंमत आली होती. त्यामुळे दि. ०३ ऑगस्ट, २००९ रोजी फेरनिविदा काढण्यात आली. दि. ११ डिसेंबर, २००९ रोजी आर्थिक बोली उघडण्यात आली. त्यामध्ये मे. जयलक्ष्मी यांचे देकार रु. १३३८ लक्ष (३४.३० लक्ष दरमाह) आले. However, the bid was not accepted by the Chairman, MSRDC and ordered to reinvite the tender on 27th July, 2010. दि. ११ डिसेंबर, २००९ रोजी आर्थिक बोली उघडल्यानंतर अध्यक्ष, मरारविम यांनी मे. जयलक्ष्मी यांना कंत्राट देऊ नका असे सांगितले. त्यामुळे दि. २७ जुलै, २०१० रोजी निविदा काढण्याचा निर्णय झाला. मे. एस. एस. औताडे यांचे मूळ कंत्राट महिन्याला रु. २५ लाख होते. त्यांना रु. २५ लाख ऐवजी जास्तीची आलेली निविदा म्हणजे रु. ३४.३० देण्याबाबत नोटीस दिली. त्यांनी त्यास नकार दिला म्हणून आपण त्यांच्या एस. डी. मधून रुपये १ कोटी ३० लाख वसूल केले. एकूण रु. १८७ लाख पैकी आणि रु. १३० लाख वसूल केले त्यामुळे फक्त रु. ५७ लाख नोशनल लॉस आहे. On 25th September, 2011 M/s Jailaxmi approached the court of law to give him work order. Meanwhile, MSRDC again retendered the work. On 27th September, 2011 new contractor was given work order at Rs. 31 lakh 10 thousand per month. Hence, M/s Autade was given extension from 23rd February, 2009 to 25th September, 2011. म्हणजे १९ महिन्यांचा विलंब आहे. तफावत (डिफरन्सिअल) रक्कम रु. १ कोटी ८७ लाख येते. त्यांनी ती रक्कम देण्यास नकार दिल्यानंतर त्यांची एस. डी. आणि बी. जी. एन्क्श करून घेतली. निविदेमध्ये तरतूद नसताना देखील त्यांच्याकडून रु. १ कोटी ३० लाख वसूल केले आहेत.

यावर समितीने विचारणा केली की, नवीन कंत्राट कोणाला दिले.

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, मे.स्वामी समर्थ इंजिनअर्स यांना दिलेला आहे.

यावर समितीने प्रश्न विचारला की, मे.जयलक्ष्मीने दर महिन्याला रु.३४.३० लक्ष देत असताना त्यांना का डावलण्यात आले, मे.सोव्हिनियर डेव्हलपर्सचे उच्चतम देकार असताना त्याबाबत संचालक मंडळाने पाच महिने निर्णय का घेतला नाही, आपण आयआरडीपी प्रकरणी निर्णय घेतला तसा निर्णय मे.सोव्हिनियर डेव्हलपर्सच्या बाबतीत का घेतला नाही, यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, मे.जयलक्ष्मी यांना ठेका देऊ नये असे अध्यक्ष, मरारविम यांनी सांगितले होते. आपण पुन्हा निविदा काढली त्यामध्ये रु. ३४ लाख एवजी रु. ३१ लाख आर्थिक बोली आली. आपण त्यांच्याकडून ८० लाख रुपये वसूल केले आहेत.

यावर समितीने विचारणा केली की, मे.सोव्हिनियर डेव्हलपर्सला कंत्राट देऊ नये असा निर्णय का घेतला नाही.

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, मरारविम यांनी तो निर्णय घेतलेला आहे. व्यवस्थापकीय संचालक किंवा अधिकाऱ्यांनी घेतलेला नाही.

यावर समितीने विचारणा केली की, मे.जयलक्ष्मीला कंत्राट देऊ नये असा निर्णय घेतला तसाच निर्णय मे.सोव्हिनियर डेव्हलपर्सच्या बाबतीत का घेतला नाही, त्यांना अभ्यास करण्यासाठी पाच महिने लागले. आपणास माहित होते की, ते तेवढी रक्कम भरू शकणार नाही.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, मे.सोव्हिनियर डेव्हलपर्सची बयाणा रक्कम (ईएमडी) आणि बँक हमी (बी.जी.) जप्त केली होती.

यावर समितीने विचारणा केली की, मे.सोव्हिनियर डेव्हलपर्सचा उच्चतम देकार होता. प्रिमियम ईएमडीने घेतला का, आपणास ते फिजिबल वाटत नव्हते का, तसेच आपण अमानत रक्कम (ईएमडी) किती घेतो.

यावर व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, आपण उच्चतम देकारला कंत्राट दिलेले आहे. तसेच निविदा मूल्याच्या पाच टक्के अमानत रक्कम (ईएमडी) असते.

यावर समितीने विचारणा केली की, आपण ठरविलेल्या किंमतीपेक्षा कोणी जास्त किंमत देत असेल तर तो ती रक्कम देऊ शकणार नाही असे आपणास वाटले नाही काय.

यावर विभागीय सचिवांनी नमूद केले की, कंत्राटदाराने रक्कम भरल्यानंतर आपणास समजणार आहे.

यावर समितीने नमूद केले की, कंत्राटदाराने सुरूवातीला रक्कम भरली आणि नंतर भरली नाही तर आपणास अडचण येऊ शकते. समिती या विषयावरील साक्ष पुन्हा घेणार आहे कारण १८ कंत्राटाबाबतचे पूर्ण स्पष्टीकरण घ्यायचे आहे. निविदेच्या संदर्भात केलेल्या स्पष्टीकरणाने समितीचे समाधान झालेले नाही. या प्रकरणी झालेल्या विलंबाबाबत तत्कालीन व्यवस्थापकीय संचालक किंवा अधिकाऱ्यांवर कोणती कारवाई केली याबाबत समाधानकारक उत्तर समितीला दिलेले नाही. तसेच १८ कंत्राटाबाबतचे स्पष्टीकरण देणे आवश्यक आहे. तेव्हा हा परिच्छेद प्रलंबित ठेवण्यात येत आहे.

समितीने अपर मुख्य सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग तसेच महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांची दि. १७ मार्च, २०२१ रोजी पुन्हा साक्ष घेतली.

साक्षीच्या वेळी व्यवस्थापकीय संचालक यांनी नमूद केले की, दि. ९ जानेवारी, २०१९ रोजी साक्ष घेण्यात आली होती. सदर बैठकीमध्ये सन २०११ च्या अहवालातील परिच्छेद क्र. ३.१० महालेखाकारांनी घेतलेल्या आक्षेपाच्या संबंधी चर्चा करण्यात आली होती. सन २००६ ते २०११ या कालावधीत ३८ पथकर कंत्राट महामंडळाने अंतिम केले होते. त्यापैकी १८ कंत्राटमध्ये पथकर अंतिम करण्यास विलंब झाला होता. नवीन दर पूर्वीच्या दरापेक्षा अधिक होते. या कालावधीसाठी उच्च दराने वसुली झाली नाही त्यामुळे महामंडळाचे १८ कंत्राटमध्ये नोशनल १० कोटी ७६ लाख रुपयांचे नुकसान झाले असा आक्षेप महालेखाकार यांनी काढला होता. त्यावेळी खुलासा दिला होता व परिस्थिती मांडली होती. १० कोटी ७६ लाख रुपयांपैकी ३ कंत्राट आपल्या यादीमध्ये १,४ व ५ क्रमांकावर आहेत. या ३ कंत्राटमध्ये ६ कोटी ६७ लाख रुपयांचे नुकसान झाले. हे प्रमुख कंत्राट होते यामुळे महालेखाकारांनी या संबंधी आक्षेप नोंदवला होता व यादी दिली होती. दि. ९ जानेवारी, २०१९ रोजी झालेल्या बैठकीत या तिन्ही कंत्राटाबाबत काय परिस्थिती होती कशामुळे उशीर झाला महामंडळाने काय निर्णय घेतले याबाबत तपशीलवार माहिती दिली. उर्वरित १५ कंत्राटाबाबत माहिती द्यावी असे त्यावेळी समिती प्रमुखांनी निदेश दिल्यामुळे सदरहू साक्ष प्रलंबित ठेवण्यात आली.

यावर समितीने विचारणा केली की, याची सद्यःस्थिती काय आहे.

यावर महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा करताना नमूद केले की, विविध कंत्राटांना विलंब झालेला आहे. एखादे कंत्राट जेव्हा सुरु असते तेव्हा अशी तरतूद असते की, त्याच अटी व शर्तीनुसार महामंडळामध्ये नवीन कंत्राटदाराची नेमणूक होईपर्यंत पूर्वीचा करार चालू राहील. ("On the same terms and conditions the earlier contract shall continue till a new contractor comes in MSRDC for collection.") समितीचा आक्षेप होता की, विलंब होतो. त्यावेळी अशा तरतुदीमुळे नुकसान होते. सन २०१२ मध्ये संचालक मंडळाने घेतलेल्या निर्णयानुसार, "If there is no finalisation of a new contract on particular date, (पहिले कॉन्ट्रॅक्ट संपण्याच्या दिवशी) the old contract shall continue but he shall have to give an undertaking that नवीन कंत्राटाचे दर अधिक आले तर फरकाची रक्कम तो

भरेल” ही प्रक्रिया कंत्राट संपण्यापूर्वी ६ महिने सुरु करावी. ती आता आपण अवलंबित आहोत. काही कंत्राटामध्ये असे होते की, ९ महिने आधी प्रक्रिया सुरु केली तरी देखील विलंब झाला. नवीन कंत्राटास जर विलंब झाला तर या विलंबाच्या कालावधीत जुने कंत्राट सुरु राहिल परंतु तो वेगळी रक्कम भरण्यास जबाबदार असेल. (“old contractor shall continue but he will be liable to pay the differential amount.”) पूर्वी जर तो १० लाख रुपये देत असेल व नवीन दर जर १२ लाख रुपये आले तर विलंब कालावधीमध्ये तो आपल्याला २ लाख रुपये देईल. मात्र ही सुधारात्मक कृती (करेक्टिव्ह ॲक्शन) सन २०१२ पासून घेण्यात आली आहे. पूर्वीच्या कंत्राटामध्ये वसुली होऊ शकत नाही असे कायदेशीर मत त्यावेळी दिले होते. जेथे शक्य आहे तेथे काही न्यायालयीन दावे, वसुलीचे दावे लावण्यात आले आहेत.

यावर समितीने प्रश्न विचारला की, मुदत संपली असेल तर मुदतीपूर्व निविदा प्रक्रिया वेळेत पूर्ण झाली होती काय, विलंबाची कारणे काय आहेत.

यावर महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, ३८ पैकी १८ कंत्राटामध्ये प्रक्रिया वेळेत पूर्ण झाली नव्हती म्हणून विलंब झाला होता. प्रत्येक कंत्राटातील विलंबाची कारणे वेगवेगळी आहेत. काही वेळा संचालक मंडळाच्या बैठकीला उशीर झाला तर सन २००९ मध्ये निवडणुकीची आचारसंहिता होती. एका निविदेची प्रक्रिया ९ महिने पूर्वी सुरु केली मात्र तरी देखील ती प्रक्रिया पूर्ण करण्यास उशीर झाला. काही वेळा प्रकरण कोर्टात जाते. काही वाद होते, तर थकबाकी पूर्वीच्या कंत्राटदाराची होती. थकबाकीची शहानिशा करण्यास उशीर लागलेला आहे.

यावर समितीने विचारणा केली की, महालेखाकारांनी ३ प्रकरणांच्या संबंधीत आक्षेप घेतले होते. उर्वरित प्रकरणाची माहिती देणे अपेक्षित होते. त्यावेळी साक्ष अपूर्ण ठेवली होती. या प्रकरणांची माहिती द्यावी.

यावर महामंडळाच्या सह व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, अनु क्र. २ नक्षत्रवाडी पथकर कोणार्क इन्फ्रास्ट्रक्चर यांच्याकडे होता. दि. १० जून, २००९ ते दि. १६ नोव्हेंबर, २००९ या ५ महिन्याचा उशीर झाला होता असा आक्षेप घेण्यात आला होता. या निविदेची प्रक्रिया २ महिन्यापूर्वीच म्हणजे माहे मे, २००९ मध्ये सुरु केली होती. माहे ऑक्टोबर, २००९ मध्ये निविदा प्रक्रिया झाली होती. माहे नोव्हेंबर, २००९ मध्ये प्रक्रिया सुरु झाली. ४ महिन्याचा कालावधी आहे. छाननीमध्ये थकबाकीदार आहे किंवा कसे याबाबतची शहानिशा करण्यामध्ये ४ महिन्याचा विलंब झाला. अनु क्र. १ संबंधी चर्चा झालेली आहे.

तद्नंतर समितीने विचारणा केली की, पहिल्या क्रमांकाबाबत न्यायालयामध्ये याचिका प्रलंबित असल्याचे नमूद केले होते. त्याची सद्यःस्थिती काय आहे.

यावर महामंडळाच्या सह व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, याबाबत पुनर्प्राप्ती खटला (रिकव्हरी सूट फाईल) दाखल केला होता मात्र पुढील तारीख आलेली नाही. दि. २० जुलै, २०२० ची तारीख होती. कोरोनामुळे सध्या सुनावणी घेत नाहीत. एक वर्षानंतरची तारीख दिली जाते. सध्या त्या पुढील तारीख

आलेली नाही. नक्षत्रवाडीमध्ये ४ महिन्यांचा उशीर झालेला होता. थकबाकीची शहानिशा करण्यात कालावधी गेल्यामुळे सदर निविदेस उशीर झाला आहे. सुरुवातीला १६.६ लक्ष रुपये प्रति महिना असे सुरुवातीची निविदा होती. नवी रक्कम २४.६४ लक्ष रुपयांचे होते. दि. १७ नोव्हेंबर, २००९ पासून नवीन निविदेप्रमाणे सुरु केले आहे.

यावर समितीने विचारणा केली की, ४७.८२ लक्ष रुपयांचे नुकसान दाखविण्यात आले आहे.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, लिटल अँण्ड कंपनी ही महामंडळाचे कायदे सल्लागार (लिंगल अँडव्हायजर) आहेत त्यांना सन २०१० मध्ये विचारणा केली होती. पूर्वीचे कंत्राटमध्ये क्लॉज २५ होता. मुदतवाढ दिली जाते त्यावेळी पूर्वीच्या कंत्राटामधील अटी व शर्ती असतील अशी तरतूद होती. सन २०१२ नंतर निर्णय घेण्यात आला होता. वाढीव दरामुळे येणारी फरकाची रक्कम याबाबत कायदेशीर मत असे सांगण्यात आले होते की, पूर्वी तशी अट नसल्यामुळे आपल्याला वसुली करता येणार नाही. यामुळे ते वसुली करू शकत नाही ही वस्तुस्थिती आहे. आम्ही सुधारात्मक कृती (करेक्टिव्ह अॅक्शन) सन २०१२ पासून घेतली आहे. काल्पनिक नुकसान (नोशनल लॉस) या पुढे पूर्णपणे टाळला जाणार आहे.

यावर समितीने विचारणा केली की, ४७.८२ लाख रुपयांचे नुकसानाची भरपाई कशी केली जाणार आहे.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, हे काल्पनिक (नोशनल) नुकसान आहे. व्यवस्थापकीय संचालकांनी सांगितले की, मुदतवाढ देण्यात आल्यानंतर पुढच्या निविदेचे दर काय असेल. याचे पालन करणे कठीण आहे. काही वेळा प्रकरण न्यायालयात जाते. यावर आपले नियंत्रण नाही. काही वेळा कंत्राटदार एक वर्ष उशीर करतात. अशा वेळी केवळ अनामत रक्कम जमा केली जाते. ते काहीही निविदा भरून देतात. अशा वेळी सर्व दायित्व (लाएबिलीटी) आपल्याला कबूल करता येत नाही. आपल्याला असे दिसून येईल की, जेव्हा काल्पनिक नुकसान (नोशनल लॉस) रिअलाईज्ड करण्याचा प्रयत्न केला तेव्हा कोणी रक्कम देत नाही व न्यायालय त्यांच्या बाजूने निर्णय देते. हे नुकसान प्रत्यक्षात झालेले नाही. जर हे कंत्राट झाले असते तर.

यावर समितीने विचारणा केली की, शासन स्तरावर हे तांत्रिक मुद्दे सोडवण्यासाठी काय प्रयत्न करणार आहे.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, विलंबाचे २ ते ३ मुख्य कारणे आहेत. एकदा एल १ जाहीर झाल्यानंतर त्याची थकबाकी येणे असते. थकबाकी आहे की नाही याची शहानिशा करावी लागते. समजा मी नवीन कंत्राटदार असून मी निविदा भरली व मी पात्र झालो तर हे सांगतात की, सर्व ठिकाणाहून नो ड्यूज घेऊन यावे. माझ्याकडे ५ कामे असतील तर प्रत्येक ठिकाणी जाऊन भरणा करायचा व नो ड्यूज आणावा लागतो. त्यासाठी रक्कम लागते. हा निधी गोळा करून पेमेंट करण्यासाठी ३ ते ४ महिने जातात. हे प्रत्येक ठिकाणी दिसून येईल. थकबाकी भरणे व तपासण्यासाठी २ ते ३ महिने जातात. दुसरे कारण असे आहे की,

संचालक मंडळाची बैठक ३-३ महिने होत नाही. संचालक मंडळाची बैठक न झाल्यामुळे निविदा अंतिम होऊ शकली नाही. तिसरे कारण हे आहे की, प्रकरण न्यायालयात जाते. सन २०१२ पूर्वीची पध्दत होती. कंत्राट ज्या कालावधीत संपणार आहे त्या पूर्वी दोन महिने म्हणजे ६० दिवस पूर्वी नवीन कंत्राटाची तारीख असायची. ६० दिवस आधी प्रक्रिया सुरु केली जात होती. हा कालावधी पुरेसा नव्हता. म्हणून सन २०१२ नंतर ६ महिने आधी ही प्रक्रिया सुरु केली मात्र तरी देखील काही प्रकरणात हा कालावधी अपुरा पडू लागला. एका निविदेमध्ये ९ महिन्यापूर्वी कार्यवाही सुरु केली तरी देखील ती पूर्ण होऊ शकली नाही. दीड वर्ष उशीर झाला, ते प्रकरण न्यायालयात गेले होते. मंडळाकडून प्रयत्न केला जात आहे मात्र अद्याप पूर्ण यश प्राप्त झालेले नाही.

यावर समितीने विचारणा केली की, कार्यपध्दतीमध्ये (सिस्टीम) काय बदल केला पाहिजे हे आपण ठरविले पाहिजे. आपण अनुभवी माणसे आहात. सन २००९ ते २०१४ या कालावधीत पथकर नाक्यासंदर्भात अनेक वाईट अनुभव घेतले आहेत. आम्ही तांत्रिक माणसे नाही. नागरिक पथकर देण्यास तयार आहेत. फक्त त्यांना चांगली सेवा मिळावी हे अपेक्षित आहे. आपण अनेक ठिकाणी असे प्रसंग पाहतो. आमचा मुद्दा असा आहे की, जेथून गाडी जाते तेथे जास्त पथकर वसुलीचे बूथ पाहिजेत म्हणजेच जाण्या-येण्यासाठी जास्त मार्गिका पाहिजेत. अनेक वेळा ती संख्या फार कमी असते. यासंदर्भात एक लक्षवेधी सूचना देखील मांडली होती. त्यावर चर्चा करतांना पथकर वसुली पध्दत एसमध्ये करायला लावली. डावी बाजू थोडी पुढे घ्यावी आणि उजवी बाजू थोडी मागे घ्यावी असे करायला लावले. पथकर नाक्यावर वाहन किती वेळ थांबले पाहिजे या संदर्भात देखील कायदा असला पाहिजे. पथकर नाक्यावरून एक वाहन किती वेळात पास झाले पाहिजे हेही ठरले पाहिजे. पथकर नाक्यावरून वाहन किती वेळात पास झाले पाहिजे या संदर्भात काही कायदा आहे का.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, तशी काहीही तरतूद नाही. परंतु वाहन नेमके दोन मिनिटे थांबावे की दहा मिनिटे थांबावे या संदर्भात वारंवार चर्चा होत असते. सदर बाबतीत यलो लाईन देखील असते. विधिमंडळात देखील यावर वारंवार चर्चा होते. परंतु कोणत्याही करारामध्ये तशी तरतूद नाही.

यावर समितीने नमूद केले की, करार करणारे शासन आहे, आपण हे करायला पाहिजे. नेमके हे कोणी केले पाहिजे, काही गोष्टी नवीन असतील तर त्या आपण अनुभवाने शिकतो, अनुभवाने त्यामध्ये बदल केले पाहिजेत. आपण पैसे भरणार असतो. मात्र पुढील वाहनातील व्यक्ती पैसे भरत नाही. त्यामुळे मागच्या वाहनातील व्यक्ती जागेवरच थांबतो. त्याने पंधरा-वीस मिनिटे पैसे भरले नाहीत तरी मागच्या वाहनाला पुढे सोडत नाहीत, हे वास्तव आहे. लक्षवेधी सूचनेच्या चर्चेच्या वेळी तक्रारपुस्तिका ठेवण्याबाबत सांगितले होते. सभागृहाने देखील त्याला मान्यता दिली होती. आपण संबंधितांच्या किती तक्रारपुस्तिका तपासल्या आणि आतापर्यंत किती लोकांवर कोणती कारवाई झाली याबाबत सांगावे. तक्रारपुस्तिका ठेवण्याचा

कायदा झाला आहे आणि त्याप्रमाणे तक्रारपुस्तिका देखील ठेवल्या गेल्या आहेत. मात्र त्या संदर्भात देखील वेगळेच चित्र आहे. वाईट अनुभव आल्याने मी स्वतः तक्रारी नोंदविल्या आहेत. मात्र एकाही तक्रारीचे उत्तर मला आलेले नाही. तुम्ही त्या तक्रारी कचऱ्यात टाकल्या की काय हे ही समजले नाही. हे योग्य नाही. समितीचा या संदर्भात आरोप आहे. जो यंत्रणा बनवितो त्यालाच प्रशिक्षण दिले पाहिजे. आपण नागरिकांच्या सोयीसाठी करावे. नागरिक शंभर टक्के पैसे देतात. नागरिकांची सोय होत नसेल तर हे बरोबर नाही. मी पैसे देत असताना अगोदरचा पैसे भरत नाही म्हणून मला अडविले जात असेल तर हे गैर आहे. आता काँट्रॅक्ट घेणारेच दावे (क्लेम) करीत आहेत. मला असे समजले आहे की, नगर-पुणे रोडवरील शिरूर येथील पथकर नाक्याच्या कराराचे हजारो कोटी रुपये शासनाकडे प्रलंबित असल्याने त्या संदर्भात त्याची मागणी असून तो न्यायालयात गेला आहे. आता त्यांच्या चुका असतानाही शासनाला १०० टक्के भूदंड सहन करावा लागेल अशी परिस्थिती न्यायालयात गेल्यामुळे होऊ शकते. कारण तो सीसीटीव्हीमध्ये अमुक इतकी वाहने गेल्याबद्दल दाखविणारच आहे. एवढी वाहने जाऊन सुध्दा मला पैसे मिळाले नाहीत असे तो म्हणणार आहे. आपण या संदर्भात अभ्यास केला पाहिजे.

यामध्ये दोन-तीन वेगळे विषय आहेत. एमएसआरडीसीचा विषय वेगळा असेल. नॅशनल हायवेने देखील काही पथकर लावलेले आहेत. त्यामुळे त्या संदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने सूचना करणे आवश्यक आहे. सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे देखील बरेच पथकर होते. त्यांचे जवळपास शंभर ते सव्वाशे पथकर बंद झाले आहेत. माननीय समिती प्रमुखांनी सांगितलेली बाब बरोबर आहे. खरोखर त्यामध्ये अडचण येत आहे. केंद्र शासनाबाबत देखील बोलले जाते. पथकर नाक्यावर सामान्य व्यक्ती, लोकप्रतिनिधी, रुग्णवाहिका, महत्वाची व्यक्ती यांची वाहने असतात, पुढे वीस-पंचवीस गाड्या उभ्या राहिलेल्या असतात, तेव्हा तेथे किमान पंधरा ते वीस मिनिटे वेळ जातो. एखाद्या महामार्गावर ५ पथकर नाके असतील तर दीड-पावणेदोन तास वेळ जातो. माननीय समिती प्रमुखांनी सूचना केली आहे की, त्यामध्ये फरक केला पाहिजे. समितीची अजून एक सूचना आहे. ती सूचना मान्य होईल की कसे याबाबत माहित नाही. मात्र पथकर नाक्यावर अशी एक सुविधा असली पाहिजे की, तेथे शासकीय वाहने, लोकप्रतिनिधी, रुग्णवाहिका यांच्यासाठी वेगळा पथकर बूथ केला पाहिजे. सुरुवातीलाच तपासणी होऊन गाडी पुढे गेली पाहिजे, जेणेकरून ती गाडी वेगाने पुढे निघून जाईल. करारामध्ये (काँट्रॅक्ट) असे काही म्हटलेले नसेल.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, सध्या पथकराची संख्या कमी आहे. महामंडळाचा मुंबई-पुणे एक्सप्रेस वे आहे, मुंबई एंट्री पॉईंट आहेत, त्याशिवाय सोलापूर-औरंगाबाद हायवे असे चार-पाच पथकर आहेत. एकूण ४-५ प्रकल्प असून एकूण २८ पथकर नाके आहेत. पथकर नाक्यावर विलंब होतो, त्यासाठीचा सोपा उपाय म्हणजे, सर्व वाहनांनी फास्ट टॅग बसवून घेणे हा आहे.

यावर समितीने विचारणा केली की, आता फास्ट टॅग झाले आहे. त्यामुळे फायदाही झाला आहे. गाड्या लवकर निघू लागल्या आहेत. मात्र अडचण अशी आहे की, एखाद्याचा फास्ट टॅग स्कॅन झाला नाही तर मोठी मोठी लाईन लागत जाते आणि ती गाडी देखील सोडली जात नाही. फास्ट टॅग स्कॅन होत नसेल तर गाड्या मोफत सोडाव्यात असा केंद्र शासनाने मधल्या काळात निर्णय घेतला आहे. मात्र त्याची अंमलबजावणी काही होत नाही.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, फास्ट टॅगच्या दोन प्रकारच्या अडचणी आहेत. फास्ट टॅगमध्ये बॅलन्स असणे गरजेचे आहे हा पहिला भाग आहे आणि यंत्रणा काम न करणे हा दुसरा भाग आहे. यंत्रणा काम न करण्याच्या संदर्भात सर्वांना सूचना दिलेल्या आहेत. केंद्र शासनाने देखील मागच्या महिन्यात सर्वांना सूचना दिल्या आहेत. राष्ट्रीय महामार्गावर १५ फेब्रुवारीपासून फास्ट टॅग अनिवार्य (कंपलसरी) आहे. फास्ट टॅग यंत्रणा काम करीत नसेल तर त्याला झिरो पथकर असेल. त्यामुळे त्या संदर्भात काही प्रश्न उद्भवत नाही. आम्ही त्याची काटेकोरपणे अंमलबजावणी करीत आहोत. मोठ्या प्रमाणात मोहिम घेऊन देखील सांगत आहोत. आपल्याकडे लोकांच्या फास्ट टॅग घेण्याच्या संदर्भात अडचणी आहेत. कारण अनेक लोकांच्या गाड्या स्वतःच्या नावावर नाहीत. आमच्याकडे फास्ट टॅग घेण्यासाठी लोक येतात, मात्र अशा अडचणी येतात. फास्ट टॅग घेण्यासाठी आरसी बुक व स्वतःचे पासबुक लागते. लोकांना ते लिंक करायचे नसते. त्यामुळे आज नाही, उद्या असे केले जाते. सदर बाबतीत दोन प्रकार आहेत. सर्व ठिकाणी शंभर टक्के फास्ट टॅग झाले तर बॅरियर सुध्दा निघून जातील. फक्त गॅट्री बेस्ड पथकर राहिल. आपल्याकडे बॅरियर बेस्ड यंत्रणा यासाठी आहे. कारण अद्यापही शंभर टक्के वाहनांना फास्ट टॅग नाही. त्यामुळे त्याची अंमलबजावणी होणे आवश्यक आहे.

नॉन स्टँडर्ड नंबर प्लेट हा दुसरा भाग आहे. दादा, काका, मामा अशा पध्दतीने नंबर टाकले जातात. हे सर्व अनुभव लक्षात घेऊन कार्यवाही केली पाहिजे. सदर बाबतीत प्रगती झाली पाहिजे. आपण पुढील एक-दोन वर्षांमध्ये बॅरियरलेस पथकरकडे प्रवास करणे आवश्यक आहे. बॅरियर लेस पथकरनंतर हा प्रश्नच उद्भवणार नाही. काही पथकर एक्झेम्प्टेड व्हीआयपी आहेत. विधानमंडळामध्ये मोहिम आयोजित करून ४०६ गाड्यांना झिरो बॅलन्स फास्ट टॅग दिला आहे. मंत्रालयातील जवळपास २०० गाड्या अशा आहेत. सदर गाड्या पथकर एक्झेम्प्टेड आहेत. आमच्याकडे त्यांची यादी आहे. आम्ही तेथे मोहिम आयोजित केली व लोकप्रतिनिधी यांच्या वाहनांना झिरो बॅलन्स फास्ट टॅग दिला आहे. रजिस्टर गाड्यांना झिरो बॅलन्स फास्ट टॅग लागतो. अडचण येत नाही.

यावर विभागीय सचिवांनी नमूद केले की, हा फार महत्त्वाचा मुद्दा आहे. कारण जाता-येताना त्रास होतो. सर्व ठिकाणी असेच चालते. पथकरचा प्रश्न फार बिकट आहे. लवकर प्रवास व्हावा म्हणून आपण महामार्गावरून प्रवास करतो. मात्र त्यामध्ये जो वेळ वाचतो त्यापेक्षा जास्त वेळ या पथकर नाक्यांवर जातो. माननीय समिती प्रमुखांनी सुचविले तर या संदर्भात कायदा करता येईल. आपण आम्हाला निदेश द्यावेत. मी कायदा आणण्याचा प्रयत्न करतो.

यावर समितीने विचारणा केली की, सदर बाबतीत सांगितले आहे. मात्र आपण पथकरची संख्या एका ठिकाणी वाढविण्याच्या भानगडीत पडण्यापेक्षा ७० किलोमीटरवर जायचे असेल तर वेगवेगळे तीन मार्गिका (ट्रॅक) केले पाहिजेत. पहिल्या मार्गिकेमध्ये (ट्रॅकमध्ये) गेल्यानंतर थ्रू गाडी निघते. तीन पथकर असतील तर पुढे पाचशे मीटरवर एका मार्गिकेमध्ये (ट्रॅकमध्ये) गेल्यानंतर पुन्हा तीन पथकर बसू शकतील आणि मागच्या गाड्या पुढे निघून जातील. आपण अशाप्रकारे निविदा प्रक्रियेमध्ये पथकराची संख्या वाढवली पाहिजे. पथकराची संख्या पाचशे-सातशे मीटरवर केली पाहिजे. आपण आपल्या निविदेमध्ये त्यावेळी असा विषय ठेवलेला नाही. वेगवेगळे ट्रॅक करून वेगवेगळ्या ट्रॅकमधून पुढील पथकरवर गाडी जाईल. मागच्या पथकरवरील लोक दुसऱ्या ट्रॅकवरून पुढे निघून जातील. हा विषय फार गंभीर आहे. लोकप्रतिनिधींचे कार्ड दाखविले तरी खूप नीट पाहिले जाते, सोडले जात नाही. लोकप्रतिनिधींची पत्नी मागच्या गाडीत असेल तरी गाडी सोडली जात नाही. लक्षवेधी सूचनेवर चर्चा करताना या सर्व गोष्टी आल्या आहेत. सन्माननीय सदस्य श्री. गिरीश बापट साहेबांनी देखील या संदर्भात काही उदाहरणे सांगितली होती. आपण आता फास्ट टॅग आपले आहे. आपण हे सर्व विचार करूनच आपले आहे. त्यामुळे ठराविक जण ज्यांना यामध्ये रस आहे, जे बदल करू इच्छितात, अशा लोकप्रतिनिधींना अधिकाऱ्यांना बरोबर घेऊन या संदर्भात काही विचारधारा केली तर बदल होऊ शकतो. रेशनिंगचे बायोमेट्रिक करण्यात आले. अनेक वर्षे हे असेच होते. मात्र आता रेशनिंगला बायोमेट्रिक आले आहे. चांगल्या माणसांना बरोबर घेऊन यामध्ये काही विचार केला तर हे देखील १०० टक्के होईल. या संदर्भात राज्य व केंद्र शासनाला मागणी करावी की, लोकप्रतिनिधींकडे एक गाडी किंवा सांसद सदस्यांकडे दोन गाड्या नसतात. लोकप्रतिनिधी कोणत्याही गाडीत बसू शकतात. गाडी नादुरुस्त असेल तर दुसऱ्या गाडीने प्रवास करू शकतात. त्यामुळे किमान दोन गाड्या त्यांच्यासाठी ठेवल्याच पाहिजे होत्या. मात्र फक्त एकच गाडी ठेवलेली आहे.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, ती सिस्टीम होती. आपण त्या बाबतीत काम करूया काहीही अडचण नाही. सिस्टीम चांगली करायची असेल तर आपले हे ध्येय असले पाहिजे की, ते सर्वांना लागू केले पाहिजे. आपण कायदा केला पाहिजे की, अमुक वेळेपेक्षा जास्त वेळ वाहन थांबविता कामा नये, मग कोणीही असो. हे सर्वांसाठी करता येते.

यावर समितीने विचारणा केली की, फास्ट टॅगची नियमावली अचूक केली तर अडचणी दूर होतील. नियमावलीचे पालन तंतोतंत केले तर बराच फरक पडेल. मात्र तसे होत नाही. त्यामुळे ताबडतोब अंमलबजावणी झाली पाहिजे. आताच सन्माननीय सदस्यांनी सांगितले की, लोकप्रतिनिधींची एक गाडी नसते. ते कोणत्याही गाडीत बसू शकतात. भाड्याचीही गाडी असते. आता सर्वच गाड्यांना फास्ट टॅग आहे. त्यामध्ये काही स्वार्थ आहे. मात्र त्यांची मागणी आहे की, आम्हाला किमान दोन गाड्यांना तरी झिरो फास्ट टॅग द्यावे. जेणेकरून मागच्या गाडीत पत्नी व मुले असतील तर ती गाडी देखील सुटेल.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, महामंडळ दुसऱ्या गाडीला देखील ऑनलाईन फास्ट टॅग देत आहोत. कोणतीही अडचण नाही, हे ही करण्यात येईल.

यावर समितीने नमूद केले की, दोन्ही गाड्या लोकप्रतिनिधींच्या नावे पाहिजेत असे आहे. शासन आम्हाला एकच गाडी देते आणि त्या गाडीच्या कर्जावरील व्याज माफ होते. आमच्या नावावर एकच गाडी आहे. इतर गाडी असेल तर ती मुलांच्या नावे असेल. रक्ताच्या नात्यात गाडी असेल तर आम्हाला अजून एक झिरो फास्ट टॅग द्यावे.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, विधानसभेचे २८९ सन्माननीय सदस्य व विधानपरिषदेचे ७८ सन्माननीय सदस्य अशा प्रत्येक सन्माननीय सदस्यांच्या नावासमोर विधानमंडळ सचिवालयाने २ गाड्यांचे नंबर द्यावेत. आम्ही ते वाहन कोणाचे आहे हे विचारणार नाही. आम्ही सरळ झिरो बॅलन्स फास्ट टॅग लावणार आहोत. गाडी लोकप्रतिनिधींच्या नावाने असली पाहिजे असा आग्रह न धरता हे करणार आहोत. विधानमंडळ सचिवालयाने दोन गाड्यांच्या नंबरचे पत्र द्यावे. विधानमंडळ सचिवालयाने विधानसभा २८९ अधिक विधानपरिषद ७८ गुणिले २ अशी सन्माननीय सदस्यांची यादी पाठवावी. आम्ही त्यांना ते लावून देऊ.

यावर समितीने विचारणा केला की, कोणत्याही २ गाड्यांचे नंबर दिले तर ते त्यासाठी झिरो फास्ट टॅग देणार आहेत.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, फक्त भाड्याची गाडी किंवा टॅक्सी नसावी.

यावर समितीने नमूद केले की, हे आदेश ताबडतोब कनिष्ठ पातळीवर गेले पाहिजेत, जेणेकरून तेथे गेल्यावर काही होऊ नये.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, आपण पत्र द्यावे. आम्ही लवकर कॅम्पेन करून घेतो.

यावर समितीने नमूद केले की, आम्ही तुम्हाला या संदर्भातील पत्र देतो.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, आम्ही विनामागणी येथे प्रतिनिधी बसविले होते. आम्ही कोणी आले तरी देखील देतो. काही अडचण नाही. आम्ही न मागता कॅम्प लावले आहेत.

यावर समितीने विचारणा केली की, हे चांगले होईल. परदेशातून फास्ट टॅग सिस्टिम आणायला उशीर झाला. परदेशात तसेच इतर राज्यांत अनेक चांगल्या कल्पना असतात. आपण त्यासाठी फिरले पाहिजे. परदेशात असो वा इतर राज्यांत असो तेथील चांगल्या गोष्टी आत्मसात केल्या पाहिजेत. पथकर नाक्यांवर मुलांना, महिलांना ड्रेस कोड पाहिजे. लक्षवेधी सूचनेमधील या मागण्या मान्य आहेत. मात्र त्याची अंमलबजावणी होत नाही. करार होतात, त्याच वेळी या सर्व गोष्टी झाल्या पाहिजेत. तक्रारीची दखल घेतली

जात नाही, असे होत असेल त्यांना शिक्षा झाली पाहिजे. तुम्ही असा कायदा तयार केला पाहिजे की, तपासणीअंती तक्रार योग्य असेल तर संबंधितांकडून लाख रुपयांमध्ये दंड घेतला पाहिजे. मूळ मालकाला दंड केला पाहिजे, लिपिकाला दंड करून उपयोगाचे नाही. रुग्णांना १० टक्के मोफत औषधोपचार योजनेच्या संदर्भात काही चुकले तर अधिकारी मार्ग काढतो आणि लिपिकाला शिक्षा होते. ट्रस्टी चांगले असतील तर ते नीट होईल. मूळ मालकावर कारवाई झाली पाहिजे. कायदे तयार करताना अधिकाऱ्यांच्या सूचना महत्त्वाच्या असतात. बेकायदेशीर बांधकाम पाडायला गेले की लोकप्रतिनिधींच्या अंगावर येतात. एक इमारत बांधण्यासाठी ५-६ वर्षे लागतात, त्यावेळी मात्र अधिकारी डोळेझाकपणा करतात. लोकप्रतिनिधी विरोध करीत असेल तर ते कागदावर आणावे आणि सांगावे की, मी असा गेलो होतो, पत्र दिले होते. ५ वर्षांतील ६ महिन्यांत एक पत्र गेले तर अशी १० पत्रे जातील. तुमचा एक कागद जातो, मात्र संबंधितांचे १० कागद जातात.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालक यांनी खुलासा केला की, सदर बाबतीत नोंद घेऊन दोन्ही बाबी करता येतील. आपण गणवेश तसेच तक्रारीवर कारवाई करणे असे दोन मुद्दे सांगितले आहेत. तसेच तक्रारीवर कारवाई झाली नाही तर कंपनीला शिक्षा होणे, इतरांना नाही असे सांगितले आहे. आम्ही अशा बाबींची काटेकोरपणे अंमलबजावणी करू.

तद्नंतर समितीने अशी विचारणा केली की, आपल्या परिच्छेदामध्ये म्हटले आहे की, एखाद्याची तक्रार नोंदविली असेल तर ती कार्यकारी अभियंत्यांनी तपासली पाहिजे, त्याला उत्तर दिले पाहिजे. मात्र खरोखर चूक आढळली तरी राज्यात कारवाई केल्याचे कुठेच दिसत नाही. तक्रारीचे उत्तर दिले जात नाही. विभागाने परस्पर कारवाई करण्याचे ठरविले तरी ती कोणती करावयाची या संदर्भात क्लॉजमध्ये काय आहे, लोकप्रतिनिधींची (आमदाराची) ही अवस्था आहे. सर्वसामान्यांचे काय होत असेल याचा विचार करावा. सदर बाबतीत सुधार व्हावा हीच आमची भूमिका आहे. आपण काम करणारे अधिकारी आहात. कोणत्याही नागरिकाने तक्रार केली आणि त्याची दखल अधीक्षक अभियंता किंवा संबंधित अधिकारी यांनी घेण्याचा प्रयत्न केला असेल तरी काय कारवाई करायची याबाबत कायद्यामध्ये तरतूद नाही. आपण मोबाईलवर अनेक कामे करतो, त्याप्रमाणे फास्ट टॅग स्कॅनिंग बंद झाले तर मोबाईलवर काही दाखविले तर काही होईल का ते पहावे लागेल. कारण विमानतळावर सर्व बाबी मोबाईलद्वारेच करण्यात येतात, तसे काही होत असेल तर पहावे.

तसेच २ गाड्यांसाठी फास्ट टॅग देणार आहात, मात्र ते संपूर्ण महाराष्ट्रासाठी असणार आहे का, कारण राज्यात नॅशनल हायवे देखील आहेत.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, होय. केंद्र शासनाचेही पथकर त्यामध्ये आहेत. आम्ही त्या संदर्भात त्यांच्याशी को-ऑर्डिनेट करतो. आपण राज्य शासनाच्या पथकराबाबत हे करतो आणि त्यानंतर केंद्र शासनाला विनंती करतो. झिरो बॅलन्स आपण म्हणजे एमएसआरडीसी किंवा

पीडब्ल्यूडी करीत नाही तर एनपीसी करते. आपण त्यांना सांगतो आणि आपल्या पथकर नाक्याची यादी देतो ते आपल्यासाठी झिरो पथकर करतात. इतर पथकर नाक्यांचे अंतिम करण्यासाठी एनएचएआयला देतो.

तसेच पथकर नाक्यावर एखादा पैसे देत नाही तेव्हा त्याला मध्येच अडवून ठेवतात. प्रेशर येण्यासाठी थांबवून ठेवले जाते. यामुळे मागच्या गाड्या अडतात. आपण त्याला बाजूला घेऊन कारवाई केली पाहिजे. आपल्याला यासाठी काही पर्याय शोधता येईल का.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी नमूद केले की, बाजूला काढून पार्किंग लॉटला नेऊन तेथे कारवाई करता येईल.

यावर समितीने नमूद केले की, पण ते नेत नाहीत. तरतूद पाहिजे की, एखादा पथकरचे पैसे देत नसेल तर त्याला साईड पार्किंगला न्यावे आणि तेथे जी काही शिक्षा करावयाची असेल ती करावी. मात्र सर्वसामान्य माणसाची अडचण होता कामा नये. त्या क्लॉजमध्ये आपण ही माहिती टाकली पाहिजे. कारण सुधारणा करण्यासारख्या खूप गोष्टी आहेत. रस्त्याची जी वाईट अवस्था होते त्याकडे यांचे लक्ष नसते परंतु पथकर नाक्याकडे खूप चांगल्याप्रकारे लक्ष असते.

आपण जर रस्त्यांची लांबी वाढवली तर बऱ्याच अडचणी सुटतील. शिरुरवरून जाताना संध्याकाळी ६-०० वाजता कंपनी सुटायच्या तर त्यावेळी खूप गर्दी असायची. त्यामुळे आपण पुल वाढवायला पाहिजे. पथकर नाक्यावर पावती काढणाऱ्यांची संख्या कमी असते कारण १० गाड्या लाईनला थांबलेल्या असतील तर आपण टिकीट काढणाऱ्यांसारखे लवकर लवकर पावती तयार करून पुढच्या गेटला दाखवली तर ती गर्दी कमी होईल आणि मागच्या माणसाला थांबायची गरज पण पडणार नाही. असे आपण करायला सांगितले आहे पण त्याची अंमलबजावणी होत नाही. तसेच फास्ट टॅगसाठी काही कालमर्यादा आहे काय.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, आरसीबुक आणि पासबुक मध्ये जोपर्यंत पैसे असतील तोपर्यंत ते चालते. परंतु आरसीबुक मध्ये असणारी रजिस्ट्रेशनची तारीख संपली की ते परत नुतणीकरण करून घ्यावे लागते.

तद्नंतर समितीने विचारणा केली की, विभागीय सचिवांनी आपल्या विभागाची तिकीटे पण गंमतीची आहेत. शासनाला आपण सांगितले पाहिजे की, ९९.९९ रुपये ही टाटाची पण विक्री नाही. २७ रुपये किंवा ३७ रुपये असा आपला रेट असतो तर तो आपण राऊंडफिगर ४० रुपये असला पाहिजे. सुटे पैसे नसतात म्हणून तो माणूस आम्हाला चॉकलेट देतो. एकदा मी त्या सर्व चॉकलेट जमा केल्या आणि परत जाताना २७ रुपये म्हणून मी त्याला त्याच चॉकलेट परत दिल्या. तर हे चालणार नाही, असे तो म्हणाला. याचा अर्थ त्याने आम्हाला पैसे म्हणून चॉकलेट दिले पण तो परत घेत नव्हता. त्यामुळे आपण ही किंमत राऊंडफिगरमध्ये केले पाहिजे. असे केल्याने प्रत्येक माणसाला ते सुकर होते. कारण सुट्या पैशांसाठी परत

(शा.म.मु.) एचबी १३६६—४ (६००-१२—२०२१)

तिथे वेळ घालवावा लागतो. मुंबई येथील पारिंग सर्वात फास्ट आणि चांगली आहे हे मला आवडले आहे. परंतु मुंबईचा रोड सोडला तर कठीण परिस्थिती आहे. तसेच बाटाच्या चप्पलची किंमत ९९.९९ रुपये असते तर शासनाने आपले तरी उत्तर शोधून ती किंमत राऊंडफिगर करावी. या सर्व मार्मिक सूचना आहेत आपण याचे पालन करावे.

तसेच आपण पथकर नाक्याची दुरुस्ती करीत आहात त्यामुळे जनतेचे, आमचे हाल होत आहेत. हा सर्व मनमानी भाग सुरू आहे. त्यासाठी आपल्याला काय करावे लागेल, यासाठी यंत्रणेला सूचना द्याव्या लागतील. त्यांना सूचना दिलेल्या कॉपी आम्हाला देण्यात याव्यात.

परिच्छेद क्र. ३.१० मध्ये नमूद केलेल्या १८ प्रकल्पांची अद्ययावत माहिती :-

या सर्व निविदा प्रक्रियेमध्ये काही तांत्रिक अडचणीमुळे उशिर झाला असेल तर त्यामध्ये काही अडचण नाही. परंतु हेतूपुरस्सरपणे त्यात उशिर झालेला आहे काय, हे फक्त तपासले पाहिजे.

तद्नंतर समितीने नमूद केले की, एका गावात ४० वर्षापूर्वी एकच वाहन होते तेव्हा पासून आतापर्यंत रस्त्यांची रुंदी ३.७५ आहे. परंतु आज गावात १००० वाहने झाली आहेत. त्यामुळे ३.७५ मीटर रुंदीच्या रस्त्याची कन्सेप्ट संपवून आता ५.५ मीटर रुंदी म्हणजे तिथून निदान दोन वाहने तरी नीट जातील. रस्त्याची लांबी कमी होऊ द्या परंतु रस्त्याचे काम नीट झाले पाहिजे. जिल्हा परिषदेबाबत लोकांच्या खूप तक्रारी आहेत. आम्ही सगळे उठल्यानंतर पी अॅण्ड सी ला काम द्या अशी ते मागणी करतात. आपण सचिव या उच्च पदावर बसतात त्यामुळे आपण जे सुझाव करता त्याबाबत लोक पाठीमागे नाव काढतात. परंतु आपण आज आहात परंतु उद्या रिटायर होणार किंवा अजून मोठे होणार आहात तर आपण केलेल्या सूचना या तशाच राहतील आणि पुढे अनेक अधिकाऱ्यांची नावे येतील. चांगले काम केलेल्या अधिकाऱ्यांना पूर्वी राजीव गांधी पुरस्कार दिला जायचा. परंतु आज तो पुरस्कार देताना दिसत नाही. फक्त अधिकाऱ्यांनाच नाहीतर जे चांगले काम करतील अशा लोकप्रतिनिधींना सुद्धा तो पुरस्कार द्यायला पाहिजे. रस्त्यांच्या संदर्भात खूप सुधार करण्याची गरज आहे. आपल्या आजू-आजोबांच्या काळापासून लवणाचा रस्ता जसाच्या तसाच आहे. त्या ठिकाणी फक्त मुरुम आणि खडकाच्या काही ट्रॉली टाकण्याची गरज आहे. त्याकडे आपण लक्ष दिले पाहिजे.

प्रोफाईल करेक्शन कसे झाले पाहिजे याबाबत आपण मुख्य अभियंता किंवा अधीक्षक अभियंता यांना जरी सूचना दिल्या तर होऊ शकते. आता अशी अडचण येत आहे की, प्रोफाईल करेक्शनसाठी १ ते १.५ कोटी रुपये दिलेले असतात त्यामध्ये हा प्रोफाईल करेक्शनचा अटेम्प्ट जवळपास सर्वच विभागांमध्ये टाळला जातो. परंतु प्रोफाईल करेक्शन झाले पाहिजे.

यावर विभागीय सचिवांनी नमूद केले की, आम्ही ते करतो.

यावर समितीने नमूद केले की, आपल्या अधिकाऱ्यांच्या कार्यकाळात ३० ते ३५ वर्षांपूर्वीची मनोरा आमदार निवासाची इमारत उभी राहत आहे. परंतु मुंबईत १०० ते १५० वर्षांच्या इमारती आज पण सुंदर आहेत. आमचे काही चुकते काय याचे परिक्षण व्हावे, अशी आमची इच्छा आहे. आज आम्हाला राहण्यासाठी खोल्या नाहीत, आम्हाला भाड्याने रहावे लागते. हा बांधकाम विभागाचा विषय आहे.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, हा विषय बांधकाम विभागाचा नसून सचिवालयामार्फत हे काम सुरु होते. पूर्वी हे काम एनबीसीसीकडे होते. आता सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडे आलेले आहे तर आम्ही निविदा सूचना काढतो.

यावर समितीने नमूद केले की, ठीक आहे, आपण लवकर निविदा सूचना काढा म्हणजे आमच्या टर्ममध्ये आम्हाला ४ दिवस तरी राहता येईल अशी आपण व्यवस्था करा.

न्यूयार्क येथे १०० वर्षांपूर्वी बांधलेला एक पुल खूप प्रसिद्ध आहे. त्या पुलाला पाहिल्यानंतर तो कालच बांधला आहे असे वाटते. त्या पुलामध्ये खूप छान कन्सेप्ट आहेत. सायकल, गाडी किंवा माणसे जाण्यासाठी वेगवेगळी व्यवस्था आहे. आपण जर शासनास प्रायोगिक तत्वावर सांगितले तर ही काही अवघड गोष्ट नाही. आपण फक्त त्याची कार्बन कॉपी मारायची आहे. पुढच्या पिढिला, तरुण मुलांनाही वाटते की, आपल्या राज्यात पण असे व्हावे कारण तो काही तिकडे जाऊ शकत नाही म्हणून गुगलवरच पाहत असतात. व्यवस्थापकीय संचालक आपला अभ्यास खूप दांडगा आहे तर आपल्या सर्वांकडून असे काहीतरी नवीन चांगले काम व्हावे, अशी आमची अपेक्षा आहे.

समुद्र किनारपट्टीवर मोठे उद्योग येत आहेत. पण मोठे उद्योग येत असताना त्या जागेला आता आपल्याला रस्त्यांची अलाईनमेंट नाही. आताचे रस्ते बघितले तर ते एकेरी आहेत. एक गाडी आली तर बंद रस्त्यात तो हेवी लोड येतो. एखादा लोड जर तिथून गेला तर तो रस्ता पूर्ण ब्लॉक होतो. आजच्या बैठकीला तीनही विभाग उपस्थित आहेत तर आपण आपापले संबंधित रस्ते काही प्रमाणावर ब्रॉड करून दिले तर चांगले होईल. समुद्र किनाऱ्याजवळील उद्योग चांगले झाले पाहिजे असे आपल्याला वाटते तर त्यासाठी चांगले रस्ते झाले पाहिजे, अशी माझी विनंती आहे.

अनु क्र. ३ :- अंबेसावंगी

यावर समितीने असे नमूद केले की, अंबेसावंगी येथे महामंडळास ७९.०५ लाख रुपयांचे नुकसान झाले आहे असे दाखविण्यात आले आहे.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, अंबेसावंगी येथील कंत्राट दि. १५ जून, २००९ पर्यंत वैध होते. त्यासाठी आपण तब्बल ९ महिन्यांपूर्वी म्हणजे माहे सप्टेंबर, २००८ मध्येच त्याची प्रक्रिया सुरु केली आहे. परंतु त्या प्रक्रियेच्या विरोधात लातूर मोटर्स वाहतूक संघ आणि मा-बिजसाणी केमिकल्स यांनी न्यायालयात दावा दाखल केला. न्यायालयाने आम्हाला काही निर्देश दिले त्यानुसार सुधारित निविदा

काढाव्या लागल्या, माहे जून, २००९ पासून आम्ही त्या निविदा प्रक्रिया पुढे सुरु करू शकलो. त्यामुळे हा उशिर झाला आहे. अनु क्र. १० मधील धामोडा हे अंबेसावंगी प्रमाणेच आहे. या दोन्ही प्रकरणात न्यायालयाच्या सूचना सारख्याच होत्या त्यामुळे हा उशिर झालेला आहे.

यावर समितीने विचारणा केली की, सन २०१० मध्ये पथकर नाका बंद झाला आहे तर सदर प्रकरणात महामंडळाचे ७९ लाख रुपयांचे नुकसान झालेले आहे तर आपण ते कसे भरून काढणार आहात, त्यांच्याकडून संपूर्ण रक्कम मिळाली आहे काय.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, आपण बैठकीला येण्यापूर्वी काही चर्चा झालेली होती की, हे नुकसान प्रत्यक्षपणे झालेले नाही. हे काल्पनिक नुकसान आहे. तुम्ही जर वेळेवर निविदा दिली असती आणि नवीन दराप्रमाणे आले असते तर तेवढे नुकसान झाले असते. समजा दि. १ जानेवारी, २०२१ पासून नवीन पथकर सुरु होणार होते. परंतु आपल्याला न्यायालय किंवा इतर कारणामुळे त्यासाठी उशिर झाला असून दि. १ जून पासून नवीन पथकर दिला. मागचा दर हा तीन ते चार वर्षांपूर्वीचा होता. कारण तीन वर्षापूर्वी त्याची निविदा निघाल्यामुळे त्यांनी दर भरला होता. आताचा पथकर हा आपल्या या निविदावर नाहीतर जुन्या दरावर सुरु आहे. महालेखाकारांनी हे नुकसान असे काढले आहे की, जर तुम्ही १ जून ऐवजी १ जानेवारीला नवीन पथकर दिला असता आणि त्याच दराने तुम्हाला तो मिळाला असता त्यामुळे ते काल्पनिक नुकसान झालेले आहे. जिथे जिथे आपण पथकर वसूल करण्याचा प्रयत्न केला ते सर्वजण न्यायालयात गेले आणि न्यायालयाचा निकाल पण त्यांच्याच बाजूने लागला.

यावर समितीने विचारणा केली की, त्यांच्या बाजूने निकाल लागल्यानंतर आपल्याला काही नुकसान भरपाई द्यावी लागली काय, तिथे फक्त दराचा फरक असा होता की, ८३ रुपये रेट होता आणि १६२ रुपये त्याची वसुली होणार होती, ती वसुली करण्यासाठी काही महिन्यांनी उशिर झाला आहे. एवढेच आपले नुकसान आहे. यासाठी त्यांनी जी कारणे दिलेली आहेत ती अशी आहेत की, आपण ८ ते ९ महिन्यांपूर्वी निविदा प्रक्रिया सुरु केली परंतु ती प्रक्रिया त्याच तारखेला न सुरु होता त्याची प्रत्यक्ष वर्क ऑर्डर उशिरा दिली आहे.

यावर विभागीय सचिव व महामंडळाच्या सह व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, कोणतीच नुकसान भरपाई द्यावी लागली नाही. तसेच ही जी सर्व १५ प्रकरणे आहेत त्यांचा हाच मतीतार्थ आहे. अनु क्र. ४ आणि ५ वर मागच्या बैठकीमध्ये चर्चा झालेली आहे.

अनु क्र. ६ :- पे एण्ड पार्क स्कीम जे.व्ही.एल.आर. आणि आरे.

यावर महामंडळाच्या सह व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, जे.व्ही.एल.आर. आणि आरे या दोन उड्डणपुलासाठी आपण कंत्राट काढलेले होते. त्यामुळे त्यात आधीचा दर १४.६७ लक्ष इतका प्रत्येक वर्षाला होता. त्यानंतर आपल्याला प्रत्येक वर्षाप्रमाणे ३२ लाख पुढच्या वर्षी त्यात १५ टक्के वाढ (इनहान्समेंट) म्हणून अशाप्रकारची निविदा प्राप्त झाली. त्यामध्ये ३४.३२ लाख रुपयांचे महामंडळास

नुकसान झालेले आहे, असा आक्षेप काढण्यात आलेला आहे. आपण जर त्यातील सर्व प्रक्रिया बघितली तर वेळेच्या आत पूर्ण झालेली आहे. दि. २० नोव्हेंबर, २००९ पर्यंतचा कालावधी होता. त्या कालावधीमध्ये आपण आर्थिक निविदा पण उघडल्या होत्या. मात्र जवळपास ५ महिने त्यामध्ये संचालक मंडळाची बैठक आयोजित करण्यात न आल्यामुळे त्यात उशीर झालेला आहे.

अनु क्र. ७ :- पे एण्ड पार्क स्कीम बिलो कलिना वाकोला फ्लायओव्हर

यावर महामंडळाच्या सह व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, त्यावेळेस पे एण्ड पार्क स्कीम सुरू राहिल किंवा नाही याबाबत साशंकता होती. त्यामध्ये महामंडळाने बृहन्मुंबई महानगरपालिकेकडून स्पष्टीकरण मागितले होते. जवळजवळ दि. ३ मार्च, २००९ रोजी त्यांच्याकडून माहिती आली की, ही पॉलिसी पुढे सुरू राहिल यामध्ये काही बदल होणार नाही. त्यानंतर माहे जुलै, २००९ मध्ये आम्ही त्यात प्रक्रिया सुरू केली. त्या साशंकतेमुळे या प्रक्रियेमध्ये आमच्याकडून उशीर झाला आहे. यामध्ये ५ लाख रुपयांचे नुकसान दाखविण्यात आले आहे.

यावर समितीने विचारणा केली की, आपण मघाशी सांगितले की, संचालक मंडळाची बैठकच झाली नाही तर ही बैठक कोण आयोजित करतो.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, माननीय मंत्री हे याचे अध्यक्ष आहे. त्यांची तारीख मिळाल्यानंतर ही बैठक होत असते.

यावर समितीने पुनश्च विचारणा केली की, हा विषय शासनाला फायदाच मिळवून देणारा आहे म्हणजे संचालक मंडळाची बैठक झाली असती तर यातून शासनालाच फायदा झाला असता. हे कोणत्या वर्षातील आहे.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी नमूद केले की, सन २००६ ते सन २००९ या वर्षातील आहे.

यावर समितीने नमूद केले की, संचालक मंडळाची बैठक वेळेवर होत नसल्यामुळे शासनाचा तोटा होतो.

यावर विभागीय सचिव व महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, कंपनी कायद्यामध्ये ही माहिती दिलेली आहे. तसेच दर तीन महिन्याला संचालक मंडळाची एक बैठक झालीच पाहिजे. कायद्यामध्ये अशा प्रकारची तरतूद आहे, आम्ही त्याचा पाठपुरावा करतो.

यावर समितीने नमूद केले की, कायद्यामध्ये तरतूद असेल तर जो कोणी दोषी असेल त्याला काहीतरी शासन झाले पाहिजे.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी नमूद केले की, कंपनी लॉ बोर्डाकडून आम्हाला शास्तीच्या नोटीसेस येतात. तसेच आरओसीकडून बैठक वेळेवर न झाल्यावर शिक्षेच्या नोटीसेस येतात. तर तारीख लवकर मिळण्यासाठी आम्ही त्या नोटीसेस पुन्हा पुन्हा पाठवतो.

यावर समितीने विचारणा केली की, हा विषय तर शासनाच्या फायद्याचा आहे. इकडे आपण कर वाढवितो. शासनाकडे निधी गोळा व्हावा, ही अपेक्षा असते. त्यामध्ये लोकप्रतिनिधींना निधी हवा, लोकप्रतिनिधींना वेतन हवे. एका बाजूला असे होत असेल तर आपण त्याबाबत चांगली भूमिका घेतली पाहिजे. आपण या लोकांसमवेत साधारणपणे किती वर्षांचा करार करतो.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, २ ते ३ वर्षांचा करतो.

यावर समितीने विचारणा केली की, मी तर म्हणतो तो आपण ३ वर्षांचा करावा. कारण या बैठका जर वेळेवर होत नसतील तर त्यांना कालावधी वाढवून दिलेला परवडेल. त्यांना टक्केवारी ठरवून द्यावी. पहिल्या वर्षी अमुक इतकी टक्केवारी वाढेल. दुसऱ्या वर्षी अमुक अशी वाढ होईल.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी नमूद केले की, महामंडळाचे मेजर कंत्राट हे १५ ते २० वर्षांचे आहेत. आता आपण बंद झालेल्या टोल्सबद्दल चर्चा करीत आहोत.

यावर समितीने विचारणा केली की, ते पथकर बंद झाले. तेथील शेड्स वगैरे सर्व ते काढून गेले आहेत. पथकर बंद झाले असले तरी तेथील सांगाडा तसाच आहे. नवीन सुधारणा व्हावी, असे आम्हाला वाटते. स्टॅगरींग हे लेन्स वाढविण्यासाठी केले जाते. माझे म्हणणे असे आहे की, पथकर अशा ठिकाणी बसवा की त्या ठिकाणी जास्त जागा असेल व तेथे दोन लेन्स स्पेअर पडल्या तरी चालतील. पण असे करणे गरजेचे आहे. आम्हाला आपल्याकडून समृद्धी महामार्गाबद्दलही थोडी माहिती घ्यायची आहे. काही ठिकाणी गायरान जमिनी खूप आहेत. त्यामुळे त्या २-४ एकर जमिनीवर बंदिस्त करून कॉक्रीटीकरण करून पार्किंग करावी, शासनाने काही ठिकाणी बांधकाम केले आणि तेथील जागा हॉटेल्स चालविण्यासाठी दिल्या आहेत. त्या ठिकाणी स्वच्छतागृह असल्या पाहिजेत. लोकांना हे प्रश्न भेडसावतात. त्यामुळे त्याला हॉटेलमध्ये जावे लागते. “ सुलभ ” ने असे चांगले काम सुरू केले आहे तर आपण कम्पलसरी कुठे तरी मध्यवर्ती ठिकाणी टॉयलेट्स, गाड्या पार्किंग, मेडिकल फॅसिलिटी, अपघात झाल्यानंतर वाहने ठेवणे किंवा रुग्णवाहिकेसाठी जागा यासाठी जागा ठेवली पाहिजे.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, आपण मुंबई-पुणे महामार्गावर अशा सुविधा केल्या आहेत. मुंबई-पुणे एक्सप्रेस-वे वर नवीन फुडमॉलवर पार्किंगची व्यवस्था आहे. आपण तेथे क्यूआरव्ही म्हणजे क्वीक रिस्पॉन्स व्हेईकल ठेवले आहेत. मुंबई-पुणे एक्सप्रेस-वे वर यासाठी रिस्पॉन्स वेळ ८ ते १२ मिनिटे केला आहे. ओझडें येथे ट्रॉमा केअर सेंटर आहे आणि खालापूरला दोन्ही बाजूला फूड मॉल आहे आणि तेथे २००-२०० ट्रकच्या पार्किंगची व्यवस्था केली आहे. त्यांना फास्ट टॅगवर पार्किंग चार्जेस लावतो. पुढील वेळी येताना आपण ते पहावे. आता तेथे गर्दी झाली. पण आता नवीन १२-१२ एकर जमिनीवर ते केले आहेत. प्रचंड बांधकाम तेथे केले आहे. मी अनेकवेळा तिकडे असतो. प्रवासातून आपण येताना मला सांगितले तर दोन्ही बाजूच्या या जागा पाहून घेऊ.

तद्नंतर समितीने विचारणा केली की, लोकांसाठी सुविधा दिल्या पाहिजेत असे आमचे म्हणणे आहे. शासन कोणाचेही असो. लोकांनी प्रशंसा (अप्रिसिएट) केली पाहिजे. शासनाचे नाव निघाले पाहिजे. एमआयडीसीने हजारो एकर जमिनी घेतल्या. मात्र तेथील कामगारांना राहण्यासाठी दुसरीकडे जावे लागते. त्यांच्या हाऊसिंगला जमिनी दिल्या नाहीत. पण दारुच्या दुकानांना एमआयडीसीने जमिनी दिल्या आहेत. त्या बिचाऱ्या कर्मचाऱ्याला राहायची सोय नाही. तो कर्मचारी त्या कंपनीमध्ये असेल तेथेच त्याला राहण्यासाठी त्या कंपनीलाच २-५ एकर ज्यादा जमीन घ्यायला लावली तर बरे होईल. आपण महामार्गावर जात असताना लक्षात येते की, पहिल्या लेनमध्ये सर्व अवजड वाहने (लॉरी) चालतात. ते होता कामा नये. तसेच जास्त करून त्यामध्ये केरळ आणि मद्रासच्या गाड्या असतात.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, आता त्यामध्ये फार सुधारणा झाली आहे. आता पूर्वीपेक्षा चांगले आहे. आपण आता प्रवास करताना बघावे की प्रत्येक २-३ कि.मी.वर डाव्या बाजूने जड वाहनांनी चालावे असे चित्र काढलेले आहे. फक्त घाट पोर्शन आहे तेथे नाही. कारण वर जाताना ट्रकला अडचण येते.

यावर समितीने विचारणा केली की, गाडीचा मोशन तुटतो. ते बरोबर आहे. परंतु हे आणखी स्ट्रीक केले पाहिजे. अपघात होण्याचे कारण तेच आहे. दोन तीन लेनमध्ये अवजड वाहने (लॉरी) असतील तर छोट्या गाड्या वळून जातात व त्या दरम्यान अपघात होतात.

यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, आता आपण बोगदा (टनेल) करीत आहोत. त्यामुळे लोनावळा आणि खंडाळा येथे तसे करणार असल्याने प्रवासातील ९ कि.मी. अंतर कमी होईल आणि प्रवासाचा अर्धा तास वेळही वाचेल. तद्नंतर महामंडळाच्या सह व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, अनुक्रमांक ८ वर बडनेरा येथील विषय आहे. त्यामध्ये ४ महिन्यांचा विलंब आहे. त्यामध्ये ४४ हजार रुपयांचे नुकसान झाले आहे आणि याबाबत आपण वेळेवरच प्रोसेस केले होते.

यावर समितीने विचारणा केली की, यामध्ये अनामत जप्त केले आहे असे म्हटले. पण काहींचे अनामत कमी असेल तर त्या प्रकरणी काय.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी नमूद केले की, यामध्ये पूर्ण वसुली होत नाही. अनामत रक्कम आम्ही अॅडजस्ट करतो. काल्पनिक नुकसान (नोशनल लॉस) काढले तर आम्ही त्यांची सुरक्षा ठेव किंवा ईएमडी रिलीज करीत नाही.

यावर समितीने विचारणा केली की, त्यांना पुन्हा कामे सुध्दा देता कामा नये. त्यांना ब्लॅकलिस्ट केले पाहिजे. त्यांना किंवा त्यांच्या कुटुंबियांच्या नावाने कोणी पुढे आले तर त्यांना कामे देऊ नयेत.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, आता एमएसआरडीसीचा विचार करता हे सर्व छोटे कंत्राट संपले आहेत आणि त्यामुळे ही मंडळी आमच्याकडे येत नाहीत. आता एक तर मुंबई-पुणे, मुंबई इंद्री पॉईंट येथेच ते आहेत. त्याशिवाय नागपूर, औरंगाबाद आणि सोलापूर येथे आहेत.

मुख्यमंत्री महोदयांनी त्यावर वेगळ्या पध्दतीने विचार करायला सांगितला आहे. याच्या पुढे आमचा फोकस फक्त एक्सप्रेस-वे वर असेल. छोटे कंत्राट आम्ही घेणार नाही. सर्व राज्य महामार्ग हे सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडे म्हणजे शासनाकडे असतील. एनएचआयई ने त्यांचे महामार्ग केले आहेत. जवळपास ७ हजार कि.मी. राष्ट्रीय महामार्ग पूर्णत्वाच्या टप्प्यावर आहेत. आमच्याकडे मेजर कंत्राटे असतील.

यावर समितीने विचारणा केली की, सर्वात जास्त नुकसान आतापर्यंत कोणत्या कामात झाले आहे.

यावर महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी खुलासा केला की, ३८ कामांपैकी १८ कामांमध्ये उशीर झाला आणि १८ कंत्राटांमध्ये काल्पनिक नुकसान (नोशनल लॉस) १०.७६ कोटी इतका नुकसान झाला आहे. त्यामध्ये पहिल्या ३ कंत्राटांमध्ये जे नुकसान झाले ते ६.६७ कोटी. त्यामध्ये केळघरचे २.१९ कोटी, त्यानंतर सन २००४-०५ मध्ये वर्धा पुलगांवमध्ये २.३१ कोटी नुकसान तर १.८७ कोटी आयआरडीपीमध्ये नुकसान झाले आहे. त्यामुळे १८ पैकी या ३ प्रकल्पामध्ये प्रत्येकी दोन दोन कोटी धरले तर एकूण ६.६७ कोटी नुकसान झाले आहे. उर्वरित ४ कोटी हे इतर १५ प्रकल्पामध्ये नुकसान झाले आहेत. त्यात काही ठिकाणी ४४ हजार, काही ठिकाणी ५ लाख तर काही ठिकाणी २० लाख अशा प्रकारे ते विखुरलेले आहेत. आमचे याबद्दल म्हणणे आहे की, हे सर्व काल्पनिक नुकसान (नोशनल लॉस) आहेत.

१.५ अभिप्राय व शिफारस :-

(१) भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी लेखा परिक्षणाच्या वेळी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात "टाळता येण्याजोगे महसुलाचे नुकसान" या आक्षेपामध्ये माहे एप्रिल, २००८ ते माहे मार्च, २०११ या कालावधीत महामंडळाने ३८ पथकर कंत्राट अंतिम केले त्यापैकी १८ कंत्राट निश्चित करण्यास विलंब झाला. पथकर वसूल कंत्राटाची मुदत संपण्याची तारीख माहिती असतांना देखील महामंडळाने पुढील पथकर वसूल करणाऱ्या संस्थेची नेमणूक केली नाही. निविदा प्रक्रिया वेळेत पूर्ण करण्यास अपयश असल्यामुळे विद्यमान कंत्राट वाढवून द्यावे लागले आणि विस्तारणाचा कालावधी १ ते १९ महिन्यांच्या दरम्यान होता. परिणामी विद्यमान कंत्राटदाराला अदेय लाभ झाला व महामंडळाचे रुपये १०.७६ कोटीच्या महसुलाचे नुकसान झाले.

समितीच्या असे निदर्शनास आले की, महामंडळास १ वर्षापूर्वी लेखा आक्षेप प्राप्त होऊनही त्यावर कोणतीच कार्यवाही करण्यात आलेली नाही. केळझर पथकर स्थानकावर मे.सोव्हिनिअर डेव्हलपर्स प्रा.लि. यांना पथकर वसुलीकरिता महामंडळामार्फत दि. १ फेब्रुवारी, २००८ ते दि. २९ जानेवारी, २०१० या कंत्राट कालावधीसाठी प्राधिकृत केले होते. संबंधितांचा कंत्राट कालावधी दि. २९ जानेवारी, २०१० रोजी समाप्त होणार असल्यामुळे दि. ३० जानेवारी, २०१० पासून नवीन कंत्राटदाराला नेमणूक करणे अपेक्षित होते. परंतु महामंडळ दि. ३० जानेवारी, २०१० ला सदरहू

कंत्राट कोणालाही देऊ शकले नाही. सदर कंत्राट हे दि. १० सप्टेंबर, २०१० रोजी म्हणजेच ७ महिने उशिराने देण्यात आले. या ७ महिन्यांमध्ये जुन्या कंत्राटदारांकडून जुन्याच दराने पैसे घेण्यात आले आहेत. त्यामुळे महामंडळाचे २ कोटी १९ लाख रुपयांचे नुकसान झालेले आहे.

केळझर पथकर नाक्यासंदर्भात दि. १ डिसेंबर, २००९ रोजी निविदा मागविण्यात आल्या. सदरहू निविदा दि. ३१ डिसेंबर, २००९ रोजी उघडण्यात आल्या. त्यानंतर आर्थिक बोलीची निविदा दि. ७ एप्रिल, २०१० रोजी उघडण्यात आली. अशाप्रकारे आर्थिक बोलीची निविदा उघडण्याकरीता ३ महिन्यांचा कालावधी लावण्यात आला. तोपर्यंत पुर्वीच्या कंत्राटदाराला वाढीव मुदतवाढ देण्यात आली. अशाप्रकारे आर्थिक बोलीची निविदा उघडण्यासाठी ३ महिन्यांचा कालावधी वायफळ घालविण्यात आला. आर्थिक बोलीची निविदा उघडल्यानंतर सदरहू निविदा उच्च दराने प्राप्त झाल्याने व प्रतिदिन रुपये ७० लाख उच्चदर प्राप्त झाला असल्याने पुन्हा ३ महिन्यांचा कालावधी ऐवढी वाहतूक त्या मार्गावर आहे किंवा कसे यांचा अभ्यास करण्यासाठी घेण्यात आला. सदरहू उच्च दराची बाब न्याय्य आहे किंवा नाही हे ठरविण्यासाठी मंडळाने ५ महिन्यांचा कालावधी लावला. एवढा प्रदिर्घ कालावधीचा विलंब जुन्या कंत्राटदारास जुन्या दराने फायदा मिळवून देण्यासाठी जाणीवपूर्वक करण्यात आला असल्याचे समितीचे मत आहे. महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांनी नुकसान झाले असल्याची बाब मान्य केली आहे.

सदरहू प्रकरण हे हेतूपुरस्सर व जाणीवपूर्वक करण्यात आल्याचे दिसून येत आहे. उपरोक्त वस्तुस्थिती विचारात घेता समिती अशी शिफारस करते की, सदरहू प्रकरणी जुन्या कंत्राटदारास फायदा मिळवून देण्याची संबंधित अधिकाऱ्यांनी जाणीवपूर्वक कार्य केले असल्याचे निदर्शनास येत असल्याने त्यांच्यावर जबाबदारी निश्चित करण्यात यावी व या अधिकाऱ्यांवर शिस्तभंगाची कार्यवाही प्रस्तावित करण्यात यावी. यापुढे प्रशासनाने महामंडळाने नवीन निविदा काढण्यासाठी कोणत्याही परिस्थितीमध्ये विद्यमान कंत्राट संपण्यापूर्वी ६ महिन्यांच्या आत सर्व प्रक्रिया पूर्ण करण्यात याव्यात. तसेच संचालक मंडळापुढे सर्व बाबी समोर ठेवून संचालक मंडळास निर्णय घेण्यासाठी पुरेसा कालावधी देण्यात यावा. संचालक मंडळास देखील विहित कालावधीमध्ये अंतिम निर्णय घेवून निर्णय विलंबामुळे महामंडळाचे आर्थिक नुकसान होणार नाही, याकडे लक्ष देण्यात यावे. अशी समिती शिफारस करीत आहे. याबाबत विभागाने केलेल्या कार्यवाहीची माहिती हा अहवाल सभागृहात सादर झाल्याच्या दिनांकापासून ३ महिन्यांच्या आत समितीस सादर करावी, अशी समिती शिफारस करीत आहे.

(२) महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे अनेक ठिकाणी पथकर नाके आहेत. या पथकर नाक्यांवरील दर हे विषम रक्कमेमध्ये असतात. त्यामुळे पथकर नाक्यांवर सुट्या पैशांचा प्रश्न वारंवार उद्भवतो व त्यामुळे नागरीकांचा वेळ व इंधनही वाया जाते. वाहनाने प्रवास करणारे

नागरीक हे पथकरचे पैसे देण्यास तयार असतात परंतु पथकर भरल्यावर त्यांना त्या रस्त्यांवर सोई-सुविधा (उदा. शौचालय, आपत्कालीन केंद्रे) उपलब्ध नसतात. त्याचप्रमाणे पथकर नाक्यांवर मर्यादित स्वरूपात मार्गीका असल्यामुळे नागरीकांचा वेळही वाया जातो. या दृष्टीने पथकर नाक्यांवर पथकराची आकारणी रुपये १०, रुपये २० व रुपये ३० अशाप्रकारे केली तर प्रवाशांचा पथकराकरीता सुटे पैसे देण्याचा वेळही वाचेल व इंधनाची बचत देखील होईल. त्यामुळे पथकर नाक्यांवर विषम रकमेमध्ये व सुट्या पैशांचा संबंध येतो या स्वरूपात पथकर न आकारता तो रुपये १०, रुपये २०, रुपये ३० व रुपये ४० (Roundoff) अशा प्रमाणात पथकर आकारण्यात यावा, अशी समिती शिफारस करित आहे. तसेच पथकर नाक्यांवर वाहन किती काळ थांबले पाहिजे किंवा पथकर नाक्यापासून ठरावीक अंतराच्या बाहेर वाहन असल्यास त्या वाहनांना पथकर आकारण्यात यावा किंवा कसे याबाबत स्पष्ट नियम असणे आवश्यक आहे व या नियमांची माहिती देखील प्रत्येक पथकर नाक्यावर काम करणाऱ्या कर्मचाऱ्यास असणे आवश्यक आहे, अशी समिती शिफारस करित आहे. याबाबत विभागाने केलेल्या कार्यवाहीची माहिती हा अहवाल सभागृहास सादर झाल्याच्या दिनांकापासून ३ महिन्यांच्या आत समितीस सादर करावी, अशी समिती शिफारस करित आहे.

(३) राज्यातील प्रत्येक पथकर नाक्यांवर तक्रार पुस्तिका ठेवण्याचा निर्णय घेण्यात येऊनही त्याची अंमलबजावणी योग्य प्रकारे होत नाही. तसेच तक्रार करूनही त्या तक्रारीचे उत्तर संबंधितांना कळविण्यात येत नसल्याचे समिती सदस्यांनी निदर्शनास आणून दिले. त्यामुळे प्रत्येक पथकर नाक्यांवरील तक्रार पुस्तिकांची सक्षम आधिकारी यांचेकडून दर महिन्याला तपासणी करण्यात यावी व तक्रारी नुसार त्याची उत्तरे संबंधितांना विनाविलंब पाठविण्याबाबत कार्यवाही करण्यात यावी, अशी समिती शिफारस करित आहे. याबाबत विभागाने केलेल्या कार्यवाहीची माहिती हा अहवाल सभागृहास सादर झाल्याच्या दिनांकापासून ३ महिन्यांच्या आत समितीस सादर करावी, अशी समिती शिफारस करित आहे.

(४) पथकर नाक्यांवर रुग्णवाहिका, आपत्कालीन प्रसंगातील वाहने व महत्वाच्या शासकीय व्यक्तींसाठी स्वतंत्र मार्गीका नसल्यामुळे या वाहनांना पथकार नाका ओलांडण्यास वेळ जातो. अतिशय तातडीच्या वेळी सदरहू वाहने विहित कालावधीत निर्धारित ठिकाणी पोहोचू न शकल्यास, वित्त व जीवित हानी होण्याचा संभव असतो. त्यामुळे पथकर नाक्यांवर विशेषतः महानगराजवळील पथकर नाक्यांवर वेगळी मार्गीका आरक्षित करता येणे शक्य आहे किंवा कसे याबाबत अभ्यास करण्यात यावा व शक्य असल्यास, या पथकर नाक्यांवर उपरोक्त वाहनांकरीता स्वतंत्र मार्गीका आरक्षित करण्यात यावी, जेणेकरून ही वाहने पथकर नाक्यांवरील वाहतूक कोंडीमध्ये न अडकता तात्काळ पुढे निघून जातील. अशी समिती शिफारस करित आहे. याबाबत

विभागाने केलेल्या कार्यवाहीची माहिती हा अहवाल सभागृहास सादर झाल्याच्या दिनांकापासून ३ महिन्यांच्या आत समितीस सादर करावी, अशी समिती शिफारस करित आहे.

(५) केंद्र शासनाने देशातील सर्व वाहनांना फास्ट टॅग अनिवार्य केलेले आहे. त्यामुळे काही विशिष्ट वाहने वगळता बहुतांश वाहनांवर आता फास्ट टॅग लावण्यात आलेले आहेत. पथकर नाक्यांवर एखाद्या वाहनावरील फास्ट टॅग स्कॅन न झाल्यास ते वाहन सोडण्यात येत नाही. परिणामी, या वाहनाच्या मागे इतर वाहनांची मोठी रांग लागते. फास्ट टॅग पथकर नाक्यावरील तांत्रिक त्रुटीमुळे स्कॅन न झाल्यास, ही गाडी सोडून देण्याची केंद्र शासनाच्या निर्णयाची तात्काळ अंमलबजावणी करण्यात यावी, अशी समिती शिफारस करित आहे. याबाबत विभागाने केलेल्या कार्यवाहीची माहिती हा अहवाल सभागृहास सादर झाल्याच्या दिनांकापासून ३ महिन्यांच्या आत समितीस सादर करावी, अशी समिती शिफारस करित आहे.

(६) परदेशातील व इतर राज्यातील चांगल्या कल्पना आत्मसात केल्या पाहिजेत. पथकर नाक्यांवरील कर्मचारी कामाच्यावेळी गणवेश परिधान करणे आवश्यक असून त्याची अंमलबजावणी होत नसल्याचे निदर्शनास येते. त्यामुळे त्याची चौकशी करून संबंधित ठेकेदारास त्याच्या अधिपत्याखालील कर्मचाऱ्यांना गणवेश पुरविण्याचे निदेश देण्यात यावे व तसे न केल्यास त्याच्याविरुद्ध दंडात्मक कारवाई करण्यात यावी, अशी समिती शिफारस करित आहे. याबाबत विभागाने केलेल्या कार्यवाहीची माहिती हा अहवाल सभागृहास सादर झाल्याच्या दिनांकापासून ३ महिन्यांच्या आत समितीस सादर करावी, अशी समिती शिफारस करित आहे.

बैठकीचे परिशिष्ट

पहिली बैठक

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक बुधवार, दि. ०९ जानेवारी, २०१९ 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. सुनिल केदार, वि.स.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

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

महालेखाकार कार्यालय, मुंबई

श्री. मधुसुदनन नायर, उप महालेखाकार

विभागीय प्रतिनिधी

- (१) श्री. मनोज सौनिक, प्रधान सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग
- (२) श्री. अजित सगणे, सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग
- (३) श्री. राधेश्याम मोपलवार, उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ
- (४) श्री. विजय वाघमारे, सह व्यवस्थापकीय संचालक, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१०-११ च्या सार्वजनिक उपक्रम अहवालातील "महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ" यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

दुसरी बैठक

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक बुधवार, दि. १७ मार्च, २०२१ रोजी दुपारी १२.१५ 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. रमेश कोरगांवकर, वि.स.स.
- (३) श्री. योगेश कदम, वि.स.स.
- (४) श्री. दिपक चव्हाण, वि.स.स.
- (५) श्री. अनिल पाटील, वि.स.स.
- (६) श्री. मोहनराव हंबर्डे, वि.स.स.
- (७) डॉ. सुरेश खाडे, 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. मनोज सौनिक, अपर मुख्य सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग
- (२) श्री. अ.ब.गायकवाड, सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग
- (३) श्री. राधेश्याम मोपलवार, उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ
- (४) श्री. विजय वाघमारे, सह व्यवस्थापकीय संचालक, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१०-११ च्या सार्वजनिक उपक्रम अहवालातील "महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ" यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

तिसरी 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 हंबर्डे, 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 निर्मंत्रित 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 करुन तो काही सुधारणांसह संमत केला.