लोकलेखा समिती

(२०१५-२०१६)

(तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा)

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१३-२०१४ च्या आर्थिक क्षेत्र अहवालामधील सार्वजनिक बांधकाम विभागाशी संबंधित (परिच्छेद क्र. २.१, ३.१ व ३.२)

एकविसावा अहवाल

सत्यमेव जयते

(हा अहवाल विधानसभा/विधानपरिषद सभागृहास
दिनांक , २०१७ रोजी सादर करण्यात आला.)

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय
विधान भवन, मुंबई/नागपूर
जुलै/ऑगस्ट, २०१७

लोकलेखा समिती

(२०१५-२०१६)

(तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा)

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१३-२०१४ च्या आर्थिक क्षेत्र अहवालामधील सार्वजनिक बांधकाम विभागाशी संबंधित (परिच्छेद क्र. २.१, ३.१ व ३.२)

एकविसावा अहवाल

एचबी १०५३—१

लोकलेखा समिती
२०१५-२०१६

समिती प्रमुख :

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स.

सदस्य :

(२) श्री. शिवाजीराव नाईक, वि.स.स.

(३) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.

(४) श्री. नानाजी शामकुळे, वि.स.स.

(५) श्री. हरिभाऊ जावळे, वि.स.स.

(६) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(७) श्रीमती माधुरी मिसाळ, वि.स.स.

(८) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(९) डॉ. अनिल बोंडे, वि.स.स.

(१०) श्री. प्रशांत ठाकूर, वि.स.स.

(११) श्री. संजय केळकर, वि.स.स.

(१२) श्री. शंभुराज देसाई, वि.स.स.

(१३) श्री. सत्यजीत पाटील-सरुडकर, वि.स.स.

(१४) श्री. वैभव नाईक, वि.स.स.

(१५) श्री. सुरेश गोरे, वि.स.स.

(१६) श्री. कालिदास कोळंबकर, वि.स.स.

(१७) श्री. वसंतराव चव्हाण, वि.स.स.

(१८) श्री. जयंत पाटील, वि.स.स.

(१९) श्री. राजेश टोपे, वि.स.स.

(२०) श्री. भास्कर जाधव, वि.स.स.

(२१) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

* (२२) श्री. सुनिल तटकरे, वि.प.स.

(२३) श्री. अमरसिंह पंडित, वि.प.स.

** (२४) श्री. माणिकराव ठाकरे, वि.प.स.

(२४अ) श्री. अशोक ऊर्फ भाई जगताप, वि.प.स.

(२५) श्री. संजय दत्त, वि.प.स.

सदरहू समिती दिनांक १ मे २०१५ रोजी विधानसभा व दिनांक २१ मे २०१५ रोजी विधानपरिषद सदस्यांच्या नामनिर्देशनाद्वारे गठित करण्यात आली.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) डॉ. अनंत कळसे, प्रधान सचिव.

(२) श्री. यु. के. चव्हाण, सचिव.

(३) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव.

(४) श्री. श्री. चु. श्रीरंगम, उप सचिव तथा नि. अ.

(५) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव.

(६) श्रीमती सुषमा पाठक, कक्ष अधिकारी.

(७) श्री. रवींद्र म. मेस्त्री, कक्ष अधिकारी.

---

* श्री. सुनिल तटकरे, वि.प.स. यांनी दिनांक २८ सप्टेंबर, २०१६ रोजी समिती सदस्यत्वाचा राजीनामा दिलेला असल्यामुळे सदर जागा रिक्त आहे.

** श्री. माणिकराव ठाकरे , वि.प.स. यांची दिनांक ५ ऑगस्ट, २०१६ रोजी उप सभापती, विधानपरिषद या पदावर निवड झाल्यामुळे रिक्त झालेल्या जागेवर श्री. अशोक ऊर्फ भाई जगताप, वि.प.स. यांची मा.सभापती, महाराष्ट्र विधानपरिषद यांनी दिनांक ३१ ऑगस्ट, २०१६ रोजी समिती सदस्य म्हूणन नामनियुक्ती केली.

प्रस्तावना

मी, लोकलेखा समितीचा समिती प्रमुख, समितीने अहवाल सादर करण्याचा अधिकार दिल्यावरुन भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१३-२०१४ या वर्षाच्या आर्थिक क्षेत्र अहवालामधील सार्वजनिक बांधकाम विभागाशी संबंधित (परिच्छेद क्र. २.१, ३.१ व ३.२) यावर विचार करून लोकलेखा समितीचा एकविसावा अहवाल सादर करीत आहे.

समितीने दिनांक १४ व २७ जून, २०१६, दिनांक १२ जुलै, २०१६, दिनांक ११ ऑगस्ट, २०१६, दिनांक २६ सप्टेंबर, २०१६, दिनांक १३ व २८ फेब्रुवारी, २०१७ रोजी प्रधान सचिव, सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या सचिवांची साक्ष विधान भवन, मुंबई येथे घेण्यात आली.

प्रधान महालेखाकार, लेखापरीक्षा-एक, महाराष्ट्र, मुंबई तसेच महालेखाकार, हे समितीच्या निमंत्रणावरुन बैठकींना उपस्थित होते. त्यांनी समितीला केलेल्या बहुमोल मार्गदर्शनाबद्दल समिती त्यांची अत्यंत आभारी आहे.

तसेच प्रधान सचिव, वित्त विभाग (लेखा व कोषागारे) यांनी समितीच्या बैठकींना उपस्थित राहून समितीला दिलेल्या सहकार्याबद्दल आणि संबंधित विभागाच्या सचिवांनी समितीसमोप साक्ष देऊन समितीला सहकार्य केले त्याबद्दल समिती त्यांचीदेखील आभारी आहे.

समितीच्या बैठकीच्या कामकाजाचे कार्यवृत्त स्वतंत्ररित्या ठेवण्यात आले असून तो अहवालाचा भाग आहे. बैठकीच्या कामकाजाच्या अनुषंगाने विभागाकडून प्राप्त झालेली आश्वासित माहिती व परिपत्रके परिशिष्ट “अ” मध्ये देण्यात आलेली आहे. समितीच्या झालेल्या बैठकांचे संक्षिप्त कार्यवृत्त परिशिष्ट “ब” मध्ये देण्यात आलेले आहे.

समितीने दिनांक २१ जून २०१७ रोजीच्या बैठकीत प्रारुप अहवाल विचारात घेतला व त्यातील शिफारशींवर सुधारणा सुचवून प्रारुप अहवालाला मान्यता दिली.

विधान भवन :
मुंबई/नागपूर,
दिनांक २१ जून २०१७.

गोपालदास अग्रवाल,
समिती प्रमुख,
लोकलेखा समिती.

अनुक्रमणिका

अनुक्रमांक (१)	विभाग व तपशील (२)						पृष्ठ क्रमांक (३)
	प्रस्तावना	...	...	...	...	...	(पाच)
(१)	**सार्वजनिक बांधकाम विभाग**		...	...	...	...	
	(परिच्छेद क्र. २.१)	...	...	...	...	...	१
	(परिच्छेद क्र. ३.१)	...	...	...	...	...	१२९
	(परिच्छेद क्र. ३.२)	...	...	...	...	...	१३०

सार्वजनिक बांधकाम विभाग

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांनी त्यांच्या सन २०१३-१४ या आर्थिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद क्र.२.१ 'सार्वजनिक खाजगी सहभागात रस्ते व पुलाचे बांधकाम', परिच्छेद क्र.३.१ 'शासकीय पैशाची संशयित अफरातफरी' तसेच परिच्छेद क्र.३.२ 'संशयास्पद अवास्तविक प्रदान' यासंदर्भात महालेखाकारांनी खालील अभिप्राय व्यक्त केले आहेत.

परिच्छेद क्र. २.१ ठळक वैशिष्ट्ये :—

नफ्याच्या उद्दिष्टांशी तडजोड न करता समाजाच्या कल्याणाकरिता पायाभूत सुविधांच्या विकासासाठी सार्वजनिकरित्या निधी उभारण्याचे एक साधन म्हणून सार्वजनिक खाजगी सहभाग पद्धत उदयास आली. सार्वजनिक खाजगी भागीदारी अंतर्गत रस्ते व पूल यांच्या बांधकामाची कार्यसिद्धी लेखापरीक्षा करण्यात आली. ज्यातील महत्त्वपूर्ण निष्कर्ष खालीलप्रमाणे आहेत.—

हाती घ्यावयाचे प्रकल्प कार्यान्वयन संस्था व प्रकल्पाच्या कार्यान्वयनाची पद्धत विनिर्दिष्ट करणारे, रस्ते विकास आराखड्यावर आधारित असणारे कोणतेही अल्प/मध्यम मुदतीचे आराखडे तयार करण्यात आले नव्हते. कार्यान्वयन संस्था निश्चित करण्यातील विलंब, आर्थिक ताळेबंदीतील विलंब आणि खाजगी व वन क्षेत्रातील जमिनीचा ताबा न मिळणे यामुळे पाच प्रकल्पांच्या अंमलबजावणीत विलंब झाला.

दोन प्रकल्पांमध्ये संभाव्य बोलीदारांना निविदा प्रपत्रे देण्यात आली नव्हती. चाचणी तपासणी झालेल्या सर्व चौपदरी मार्ग प्रकल्पांसाठी आंतरराष्ट्रीय वर्तमानपत्रांमध्ये मोठ्या प्रमाणात प्रसिद्धी देण्यात आली नव्हती व निविदा सादर करण्यासाठी पर्याप्त अवधी देण्यात आला नव्हता. निविदा प्रक्रियेच्या वेळी किमान निव्वळ -संपती आणि अनुभव हे निकष शिथील करण्यात आले होते. विशिष्ट प्रयोजन संस्था व संयुक्त उपक्रमाच्या निर्मितीत दोन प्रकल्पांमध्ये विसंगती आढळून आल्या होत्या.

निविदा प्रक्रिया सुरू असताना कामाच्या व्याप्तीमध्ये बदल करण्यात आल्यामुळे प्रकल्प किंमत/खर्च व सवलत कालावधीमध्ये देखील बदल करावा लागला होता. तसेच, बोलीदाराने नमूद केलेल्या प्रकल्प खर्चाच्या घटकांचे मूल्यमापन न केल्यामुळे वाढीव सवलत कालावधी देण्यात आला.

शासकीय शाळांमध्ये अनिवार्य चाचण्या करण्यास ३४ टक्के ते १०० टक्के इतकी तूट असतानाच प्रकल्पाच्या गुणवत्ता नियंत्रण उपाययोजना तसेच सनियंत्रण अपुरे होते.

कार्यपूर्तीचा विहित टप्पा साध्य केल्याची खातरजमा न करता तीन प्रकल्पांमध्ये तात्पुरती पूर्णत्वाची प्रमाणपत्रे जारी करण्यात आली होती. निर्धारीत कालावधीत सविस्तर यादीतील बाबींची पूर्तता न झाल्यामुळे अंतिम पूर्णत्वाचे प्रमाणपत्र जारी करण्यात चार ते नव्वद महिन्यांचा विलंब झाला होता. वित्तीय संस्थांकडून कर्ज घेताना आठ चौपदरी मार्ग प्रकल्पांच्या आर्थिक बोलींमधील कर्ज समभाग गुणोत्तर लक्षात घेतले गेले नव्हते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

निरंक.

२.१.१ प्रस्तावना

विद्यमान रस्त्यांमध्ये सुधारणा करण्यासाठी आणि रस्ते, पूल, रेल्वे उड्डाणपूल (ROB) इत्यादीचे बांधकाम करण्यासाठी खाजगी क्षेत्राच्या सहभागातून रस्ते विकास प्रकल्पांना वित्तीय सहाय्य देण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाच्या सार्वजनिक बांधकाम विभागाने (PWD) एक धोरण आखले (१९९६). सार्वजनिक खाजगी सहभाग (PPP) द्वारे हाती घेण्यात येणाऱ्या प्रकल्पांना मंजुरी देण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाने मुख्यमंत्र्यांच्या अध्यक्षतेखाली मंत्रीमंडळ पायाभूत सुविधा समिती (CIC) (डिसेंबर, २००४ मध्ये पुर्नगठीत करण्यात आलेल्या समितीमध्ये उप मुख्यमंत्री, वित्त व नियोजन, उद्योग, जलसंपदा, परिवहन व बंदरे या विभागाचे मंत्री, मुख्य सचिव, प्रधान सचिव (नियोजन विभागाचे, आमंत्रित म्हणून) यांचा समावेश होता, तर अतिरिक्त मुख्य सचिव (वित्त व नियोजन) व प्रधान सचिव (विधी व न्याय) हे स्थायी आमंत्रित होते. गठीत केली (१९९६). राज्यात PPP तत्वावर रस्ते व पुलांचे बांधकाम महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ (MSRDC) व मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण (MMRDA) या सारख्या इतर कार्यान्वयनासकीय संस्थांकडून देखील केले जाते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

निरंक.

२.१.२ संघटनात्मक संरचना :—

PWD विभागाचे सर्वकष नियंत्रण सचिवांकडे अस ज्यांना मुख्य अभियंता (CE), अधीक्षक अभियंता (SE) व कार्यकारी अभियंता (EE) यांचे सहाय्य लागते. शिवाय, PPP प्रकल्पाच्या कार्यान्वयन व सनियंत्रणात एक स्वतंत्र अभियंता (IE)/ पर्यवेक्षण सल्लागार (SC), सुकाणू गट, प्रमाणे (Proof) सल्लागार इत्यादींचा देखील सहभाग असतो. खालील आलेखात राज्यात PPP च्या अंमलबजावणीची कार्यकारी संरचना दिली आहे.

१. **कार्यकारी अभियंता :—**कार्यकारी अभियंता हा प्रकल्पाचा प्रभारी अभियंता असतो व तो सुसाध्यता अहवाल तयार करतो, प्रकल्पाच्या कार्यान्वयनासाठी निविदा मागवितो.

२. **संबधित मंडळाचे अधीक्षक अभियंता :—**प्रदेशामध्ये कार्यान्वित केलेल्या प्रकल्पांचे तांत्रिक प्रमुख रु.२५ कोटीपेक्षा कमी किंमतीच्या प्रकल्पांच्या सुसाध्यता अहवालांना व अंदाजपत्रकांना मंजुरी देणे, सुकाणू गट, स्वतंत्र अभियंता, पर्यवेक्षण सल्लागार व स्वतंत्र लेखापरीक्षक यांची नेमणूक करणे.

३. **सचिव (रस्ते), महाराष्ट्र शासन :—**रु. २५ कोटीपेक्षा कमी किंमतीच्या निविदांच्या निविदांना मंजुरी देणे, प्रकल्पांचा एकत्रित आढावा घेणे व संनियंत्रण करणे, पथकराची अधिसूचना जारी करणे.

४. **मंत्रीमंडळ पायाभूत सुविधा समिती (CIC) :—**प्रकल्प सुसाध्यता अहवाल मंजूर करणे, १० फेब्रुवारी २००१ रोजीच्या शासन निर्णयान्वये रु. २५ कोटी पेक्षा अधिक किंमतीच्या निविदांना मंजुरी देणे, धोरणात्मक निर्णय घेणे.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

निरंक.

२.१.३ लेखापरीक्षेची उद्दिष्टे :—

खालील बाबींची खातरजमा करणे ही लेखापरीक्षेची उद्दिष्टे होती.

- प्रकल्पाच्या कार्यान्वयनाचे नियोजन व अंदाजपत्रके पुरेशा प्रमाणात अभ्यास करून योग्यरितीने करण्यात आली होती.
- स्पर्धात्मक प्रक्रियेद्वारा निविदा बोलविण्यात आल्या होत्या व कंत्राटे बहाल करण्यात आली होती आणि प्रकल्पाचे कार्यान्वय कराराच्या शर्तीशी सुसंगत होते.
- रस्ते व पुलांचे बांधकाम नियोजनानुसार केले गेले आहे याची सुनिश्चिती करण्यासाठी संनियंत्रणाची नियंत्रके योजण्यात आलेली होती आणि

PPP प्रकल्पांचे लेखे शासनासे सहजरित्या प्राप्त होऊ शकतील अशी लेखांकनाची चौकट व लेखापरीक्षेची व्यवस्था पुरेशा प्रमाणात योजण्यात आली होती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

निरंक.

२.१.४ लेखापरीक्षा निकष :—

लेखापरीक्षेचे निकष यावर आधारित होते.

- महाराष्ट्र शासनाचे PPP प्रकल्पाविषयीचे धोरणात्मक निर्णय, मार्गदर्शक तत्वे व आदेश,
- सविस्तर प्रकल्प अहवाल (DPR), सुसाध्यता अहवाल (FR),
- केंद्र शासनाने केलेला PPP वरील नमुना सवलत करार व महाराष्ट्र शासनाचे ‘ P-प्रपत्र ’
- महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम (MPW) नियमपुस्तिका आणि संहिता.
- रस्त्यांच्या बांधकामासाठी भारतीय रस्ते महासभा (IRC) ने निर्धारीत केलेला तपशील ; आणि
- कंत्राटदाराबरोबर केलेला सवलत करार.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

निरंक.

२.१.५ लेखापरीक्षेची व्याप्ती व कार्यपद्धती :—

फेब्रुवारी व जुलै, २०१४ दरम्यान, PWD ने PPP अंतर्गत हाती घेतलेल्या रस्ते व पूल यांच्या बांधकामाची कार्यसिद्धी लेखापरीक्षा करण्यात आली. स्तरीय नमुना पद्धतीने प्रकल्पाच्या किंमतीच्या आधारावर प्रकल्पाचे भाग पाडण्यात आले होते. चौपदरी मार्ग प्रकल्पांचे भाग पाडण्यासाठी (अ) रु.२५० कोटी पर्यंत, (ब) रु.२५० कोटी ते रु.५०० कोटी आणि (क) रु.५०० कोटीपेक्षा अधिक असा प्रकल्प खर्च विचारात घेतला होता. दुपदरी माग प्रकल्प खालीलप्रमाणे विभाजित करण्यात आला होता (अ) रु. १० कोटी पर्यंत (ब) रु.१० कोटी ते रु. ३० कोटी (क) रु. ३० कोटी पेक्षा अधिक. निर्धारीत स्तरावर आधारीत प्रकल्पांची निवड IDEA या संगणक प्रणालीचा वापर करून करण्यात आली होती. अकरा प्रकल्पांची चौपदरी मार्गः सायन-पनवेल; चिंचोटी-कामन-अंजूर फाटा-माणकोली; बारामती-फलटण-लोणंद-शिरवळ; जाम-वरोरा; मनोर-वाडा-भिवंडी; शिरुर-ताजबंद-नरशी-बिलोली; नाशिक-निफाड-वैजापूर; कशेळी पुल; दुपदरी मार्ग : अलिबाग-पेण-खोपोली रस्ता; मलकापूर-बुलढाणा-चिखली रस्ता आणि औंढा-चौंढी-बसमत रस्ता (३३ पैकी आठ चौपदरी मार्ग प्रकल्प आणि १४ (४० दुपदरी मार्ग BOT प्रकल्पांपैकी २६ प्रकल्पांमध्ये पथकराची वसुली रद्द करण्याचा अध्यादेश काढण्याचा महाराष्ट्र शासनाने निर्णय घेतला (२७ जून २०१४) पैकी तीन दुपदरी मार्ग प्रकल्प) निवड करण्यात आली. लेखापरीक्षकांनी, मंत्रालयातील सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे सचिव सात (अमरावती, औरंगाबाद, मुंबई, नागपूर, नाशिक, पुणे व विशेष प्रकल्प मुंबई) सार्वजनिक बांधकाम प्रदेशाचे मुख्य अभियंता व संबंधित सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे कार्यकारी अभियंते यांच्या कार्यालयातील दस्ताऐवजांची तपासणी केली.

५ मे २०१४ रोजी PWD च्या सचिवांबरोबर एक लेखापरीक्षण पूर्व बैठक घेण्यात आली ज्यामध्ये लेखापरीक्षेची उद्दिष्टे, निकष, व्याप्ती आणि कार्यपद्धती यावर चर्चा करण्यात आली. निवड केलेल्या प्रकल्पांच्या बाबतीत विभागीय अधिकाऱ्यांसह संयुक्तरितीने तपासण्या केल्या गेल्या. १३ नोव्हेंबर २०१४ रोजी घेतलेल्या लेखा परीक्षणोत्तर बैठकीत PWD च्या सचिवांबरोबर लेखापरीक्षा निष्पतीवर चर्चा करण्यात आली. शासनाची उत्तरे देखील नोव्हेंबर २०१४ मध्ये प्राप्त झाली होती. ज्यांच्या कार्यसिद्धी लेखापरीक्षा अहवालात यथायोग्य समावेश करण्यात आला आहे.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

निरंक.

२.१.५.१ PPP प्रकल्पाची कार्यपद्धती :—

राज्यात PPP प्रकल्प अंतिम करण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाने एक सविस्तर कार्यपद्धती विहित केली आहे. ती विस्ताराने पुढे देण्यात आली आहे.

सुसाध्यता अहवाल

प्रत्येक PPP प्रकल्प हा सुसाध्यता अहवालावर (FR) आधारीत असतो. ज्यामध्ये प्रकल्पाची तांत्रिक व आर्थिक सुसाध्यता दर्शविलेली असते. प्रकल्पाची व्याप्ती निश्चित करण्यासाठी तांत्रिक सुसाध्यतेचा अभ्यास केला जातो व वाहतुकीच्या परिमाणावर/संख्येवर आधारलेल्या आर्थिक सुसाध्यता अहवालाचे विश्लेषण, रोकडप्रवाह, एकूण प्रकल्प किंमत (TPC), दुरुस्ती व देखभाल खर्च या द्वारे केले जाते आणि योग्य सवलत कालावधी निर्धारीत केला जातो. मे व डिसेंबर महिन्यातील सात दिवसांमध्ये प्रत्येक प्रवर्गातील वाहनांच्या प्रत्यक्ष वाहतूक संख्येच्या सर्वेक्षणावर वाहतूकीची घनता आधारलेली असते. PWD च्या वेगवेगळ्या स्तरांवर तपासणी झाल्यावर आणि नियोजन, वित्त, महसूल व वने, विधि व न्याय यासारख्या वेगवेगळ्या विभागाकडून संमती प्राप्त झाल्यावर प्रकल्प सुसाध्यता अहवाल CIC कडे मंजुरीसाठी पाठविला जातो. जे प्रकल्प हाती घेणे आर्थिकदृष्ट्या समर्थनिय असते परंतु दीर्घ कार्यान्वयनपूर्व अवधीमुळे जे प्रकल्प आर्थिक व्यवहारतेत कमी पडतात अशा प्रकल्पांना प्रकल्प खर्चाच्या ४० टक्के (केंद्र शासनाकडून प्रकल्प किंमतीच्या २० टक्के इतका VGF दिला जातो तसेच आवश्यकता भासल्यास २० टक्के इतका अतिरिक्त VGF राज्य शासनाकडून दिला जातो) पर्यंत केंद्र व राज्य शासनाकडून व्यवहार्यता त्रुटी अर्थसहाय्य दिले जाते. बोली CIC स्तरावर मान्य झाल्यावर अंतिमतः मंजूर होते.

- **निविदा प्रक्रिया**

प्रकल्पास मान्यता मिळाल्यावर, रु.२५ कोटी पर्यंत किंमतीच्या प्रकल्पासाठीची निविदा सूचना (NIT) राज्य पातळीवरील वर्तमान पत्रात व रु. २५ कोटी पेक्षा जास्त किंमतीच्या प्रकल्पासाठी किंवा आंतरराष्ट्रीय पातळीवरील वर्तमानपत्रात प्रसिद्ध करणे आवश्यक आहे. फेब्रुवारी २००१ च्या शासन निर्णयानुसार जाहिरात प्रसिद्ध झाल्याच्या तारखेपासून रु.२५ कोटी पर्यंतच्या प्रकल्पांच्या निविदा सादर करण्यासाटी दोन महिन्यांचा, रु.२५ कोटी पेक्षा जास्त परंतु रु.५० कोटी पर्यंतच्या निविदांसाठी तीन महिन्यांचा आणि रु. ५० कोटी पेक्षा जास्त किंमतीच्या निविदांसाठी चार महिन्यांचा कालावधी विहित करण्यात आला आहे. ५० कोटी पेक्षा जास्त किंमतीच्या प्रकल्पासाठी पात्र व अर्हता प्राप्त निविदाकार (RFQ) आणि मुख्य निविदा आर्थिक देकार (RFP) या दोन टप्प्यात बोली प्रक्रिया घेतली जाते मुख्य अभियंत्यांच्या पातळीवर RFQ आणि RFP चे मूल्यमापन केले जाते आणि महाराष्ट्र शासनाकडून त्याला मंजुरी देण्यात येते. जो बोलीदार किमान निकष पूर्ण करतो त्याला बोली प्रक्रियेत सहभाग होण्यास संमती दिली जाते. बोलीदाराने नमूद केलेल्या न्युनतम सवलत कालावधी किंवा व्यवहार्यता त्रुटी अर्थसहाय्य (VGF) च्या आधारावर बोलीदाराची निवड केली जाते.

- **सवलत करार**

महाराष्ट्र शासनाकडू PPP प्रकल्पासाठी 'P-प्रपत्रात' सवलत करार (CA) केला जातो. या प्रपत्राचा वापर २००६ पासून सुरु. झाला आहे. नियोजन आयोग गठीत झाल्यावर केंद्र शासनाने राष्ट्रीय व राज्य महामार्गाच्या (SH) PPP साठी एक स्वतंत्र नमुना सवलत करार (MCA) निश्चित केला (२००९), PPP प्रकल्पांसाठी सवलत करार करताना दोन्ही प्रपत्रात नमुने वापरले जातात.

- **निविदा प्रक्रियेनंतरची कार्यपद्धती**

कार्यसफलता सुरक्षा ठेव जमा करण्यासाठी आणि CA चे कायार्न्वयन करण्यासाठीचे नियम, तारखा विनिर्दीष्ट करणारे एक स्वीकृती पत्र निवड केलेल्या बोलीदाराला दिले जाते. कार्यादेश जारी करण्याआधी PWD तसेच कंत्राटदाराने पूर्ण करावयाच्या शर्ती व अटी [आर्थिक ताळेबंदी, वैधानिक पूर्तता प्रमाणपत्रे प्राप्त करणे, मार्गक्रमणाचा हक्क देणे (ROW) भूसंपादन] सवलत करारात नमूद केलेल्या असतात.

प्रकल्पाची अंमलबजावणी करण्यासाठी कंत्राटदाराला विशिष्ट प्रयोजन संस्थेची (SPV) निर्मिती करण्यास सवलत करारामधून मान्यता देण्यात येते. व्यापारी कार्यचालन तिथी (COD) नंतर तीन वर्षापर्यन्त कंत्राटदाराचे SVP मधील, जारी केलेल्या व भरणा समभाग भांडवलातील एकूण समभाग भांडवल ५१ टक्क्यांपेक्षा कमी नसावे आणि उर्वरित कार्यचालन कालावधीत २६ टक्क्यांपेक्षा कमी नसावे. निधी वितरण व्यवस्थापनेमध्ये निधीच्या प्राथमिक उपलब्धेसाठीच्या सर्व अटींची पूर्तता करणे हे आर्थिक ताळेबंद करण्यामध्ये अंतर्भूत असते, जे कंत्राटदाराने नमुना सवलत कराराच्या तारखेपासून १८० दिवसांच्या आत करावयाचे असते. नमुना सवलत करारामध्ये विलंबाच्या प्रत्येक दिवसासाठी कार्यसफलता सुरक्षा ठेवीच्या ०.१ टक्के दराने शासनाला नुकसान भरपाई देण्याच्या अटीवर १२० दिवसांपर्यन्त मुदतवाढ देण्याची तरतूद असते. ' P-प्रपत्र ' जरी कोणतीही कालमर्यादा विहीत केलेली नसली तरी, तफावतीच्या सर्वसाधारण सूची (CSD) मध्ये वेगवेगळ्या अटी विहित केलेल्या असतात. ज्या, शास्तीची आकारणी करण्यासाठी सवलत कराराचा एक भाग ठरतात. आर्थिक ताळेबंद घेताना कंत्राटदाराने वित्तीय बोलीमध्ये दर्शविण्यात आलेले निर्धारित कर्ज-समभाग गुणोत्तर साध्य करणे आवश्यक असते. नमुना सवलत कराराच्या प्रकरणात, कंत्राटदारांनी प्रकल्पांसाठी बँकेकडून घेतलेल्या कर्जासाठी escrow लेखे ठेवणे आवश्यक आहे.

सर्व नवीन राज्य मार्ग प्रकल्पांसाठी व ज्या विद्यमान ३० कि.मी. पेक्षा मोठ्या राज्य मार्ग प्रकल्पांमध्ये २० मीटर्स पेक्षा जास्त अतिरिक्त मार्गक्रमण हक्क अंतर्भूत आहे. त्यांच्या विस्तारासाठी राज्य पर्यावरण प्रभाव निर्धारण प्राधिकरणाकडून (SEIAA) पर्यावरणविषयक मंजुरी प्राप्त करणे आवश्यक आहे. नमुना सवलत करारामध्ये प्रकल्पासाठी जागा प्राप्त करणे ही PWD ची, त्याप्रमाणे 'P-प्रपत्र'करारामध्ये कंत्रादाराची जबाबदारी असते.

- **कार्यान्वयन/संनियंत्रण**

मुख्य अभियंत्यांनी नेमणूक केलेल्या प्रमाण सल्लागाराने RCC दाबयुक्त सिमेंट संधानक अभियंता/कंत्राटदाराच्या आरेखन सल्लागाराने तयार केलेले आरेखन तपासून त्यासाठी आरेखन मंजुरी अभियंत्याकडून म्हणजेच S.E. संकल्प चित्र मंडळ (पूल) कडून मंजुरी प्रज्ञत करावयाची असते. प्रकल्पावर सर्वकष संनियंत्रण ठेवण्यासाठी SC कडून, बांधकाम सुरू असतांना मासिक अहवाल व कार्यचालना दरम्यान त्रेमासिक अहवाल प्राधिकाऱ्यांना आणि प्रभारी अभियंत्यांना सादर करण्यासाठी 'P-प्रपत्रात' दिले जातात. 'P-प्रपत्रात'/स्वतंत्र अभियंता (MCA) यांची नेमणूक केली जाते. कराराच्या तारखेपासून ९० दिवसांच्या आत PWD कडून तीन वर्षासाठी (बांधकाम व कार्यचालन यासाठी अनुक्रमे दोन वर्षे व एक वर्ष) IE ची नेमणूक करणे अपेक्षित आहे. प्राधिकारी त्यासाठी कोणत्याही वेळी IE ची नेमणूक रद्द करू शकतात, परंतु, त्या आधी दुसऱ्याची नेमणूक करणे आवश्यक असते.

जर आवश्यक चाचण्या यशस्वी झाल्या आणि प्रकल्पाचे सर्व भाग कायदेशीररित्या, सुरक्षितपणे आणि विश्वसनीरित्या व्यापारी कार्यचालनासाठी खुले करण्यात आले तर कंत्राटदाराच्या विनंतीवरून प्रभारी अभियंता (EIC)/IE तात्पुरते पूर्तता प्रमाणपत्र (PCC), देऊ शकतात. 'P-प्रपत्राच्या' बाबतीत एकूण प्रकल्प किंमतीच्या ९८ टक्के काम पूर्ण झाल्यावर व MCA MCA च्या बाबतील एकूण प्रकल्प लांबीपैकी ७५ टक्के काम पूर्ण झाल्यावर, PCC देण्यात यावे. PCC सोबत प्रलंबित बाबींची एक यादी (Punch List) जोडावी, ज्या बाबी कंत्राटदाराने 'P-प्रपत्राच्या' प्रकरणात ६० दिवसांत /MCAच्या प्रकरणात १२० दिवसांत पूर्ण करणे अपेक्षित असते, अन्यथा, अशा यादीतील अपूर्ण बाबी PWD ने कंत्राटदाराच्या जोखिमेवर व खर्चाने पूर्ण कराव्या. या यादीतील कामे पूर्ण झाल्यावर अंतिम पूर्तता प्रमाणपत्र देण्यात येते.

- **महसुलाची विभागणी**

PWD कडून हाती घेण्यात आलेल्या प्रकल्पासाठी 'P-प्रपत्रातील' CA मध्ये महसुलाच्या विभागणीचे कलम अंतर्भूत असते. ज्यामध्ये COD नंतर पाच वर्षे पूर्ण झाल्यावर प्रत्येक वर्षी संयुक्त सर्वेक्षण करण्यात येईल असे नमूद केलेले असते. या संयुक्त सर्वेक्षणाच्या आधारावर PWD कडून वर्षभरातील प्रत्यक्ष वाहतुकीचा आढावा घेण्यात येतो आणि त्याची कंत्राटदाराने सादर केलेल्या रोख रक्कम ओघ विवरणात दर्शविलेल्या अंदाजित वाहतुकीच्या संख्येबरोबर तुलना केली जाते. पथकराच्या अंदाजित वसुलीपेक्षा जास्त प्रमाणात झालेल्या वसुलीच्या रकमेची कंत्राटदार व PWD मध्ये विभागणी केली जावे MCA प्रकल्पांमध्ये, सवलत कालावधी नंतर १० वर्षांनी संयुक्त सर्वेक्षण केले जावे आणि अंदाजित/निर्धारित वाहतुकीपेक्षा जर प्रत्यक्ष वाहतूक अधिक/कमी झाली असेल तर सवलत कालावधीत त्यानुसार बदल केला जावा. चाचणी तपासणी केलेल्या एकाही प्रकरणात, असे सर्वेक्षण करण्यासाठीचा निर्धारित कालावधी पूर्ण झालेला नव्हता.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

निरंक.

२.१.६ नियोजन

राज्याचा सामाजिक व आर्थिक विकास व्हावा या उद्देश्याने महाराष्ट्र शासनाने १९६१ पासून २० वर्षासाठी एक रस्ते विकास आराखडा (RDP) तयार केला. RDP मध्ये जिल्हा निहाय राष्ट्रीय महामार्ग, द्रुतगती महामार्ग, मुख्य जिल्हा रस्ते प्रकल्पांचा समावेश होता. वाहतूक क्षमता व राज्य रस्ते प्रकल्पांचे महत्त्व यांच्या आधारावर रस्ते विकसित करावयाचे होते. PPP प्रकल्प हाती घेण्यासाठी PWD च्या क्षेत्रीय कार्यालयांकडून प्रस्ताव प्राप्त झालेले आहेत.

लेखापरिक्षेच्या असे निदर्शनास आले की, RDP हा निधीच्या उपलब्धतेनुसार बांधकाम किंवा विस्तारीकरण करावयाच्या रस्त्याच्या लांबीचा तपशील देणारा एक सर्वसाधारण आराखडा होता. परंतु, हाती घ्यावयाचे प्रकल्प, कार्यान्वयन संस्था व प्रकल्पाच्या कार्यान्वयाची पद्धत विनिर्दिष्ट करणारा, RDP वर आधारित अल्प/ मध्यम मुदतीचा आराखडा मात्र तयार करण्यात आला नव्हता. अल्प व मध्यम मुदतीचे आराखडे तयार करण्याविषयी वित्त विभागाने देखिल शिफारस केली होती (ऑक्टोबर २०१०) परंतु, त्यावर कोणतीही कृती केली गेली नव्हती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सर्व मुख्य अभियंता यांना अल्प व मध्यम मुदतीचे आराखडे तयार करण्याच्या सुचना देण्यात येत आहेत.

२.१.७ सायन- पनवेल प्रकल्प

प्रकल्पाची रूपरेखा

प्रकल्पाचे नाव	"P-प्रपत्रावर" बांधा वापरा हस्तांतर करा तत्त्वावर सायन-पनवेल विशेष राज्य महामार्गात (साखळी १४०/६९० ते साखळी ११५/८००) सुधारणा
प्रकल्पासाठी CIC ची मंजूरी	१८ जून २००९, अंदाजित प्रकल्प किंमत रु.८४५ कोटी व बांधकामाच्या तीन वर्षासह १४ वर्षे व तीन महिन्यांचा सवलत कालावधी
निविदेस CIC ची मंजुरी	२५ फेब्रुवारी २०१०, प्रकल्प किंमत रु.१२२० कोटी ज्यामध्ये राज्य शासनाचे अंशदान रु.३९० कोटीचे असेल जे चौथ्या वर्षी (रु.२०० कोटी) व पाचव्या वर्षी (रु.१९० कोटी) प्राप्त होईल, १७ वर्षे व पाच महिन्यांचा सवलत कालावधी

यशस्वी बोलीदारचे नांव	IVRCL & KIPL संयुक्त उपक्रम (JV)
SPV	सायन पनवेल टोलवेज प्रा. लि.
स्वीकृती पत्र / आर्थिक ताळेबंदी/ कार्यादेशाची तारीख	१५ सप्टेंबर २०१०/३० मे २०११/३० मे २०११
प्रकल्पाचे घटक	रस्त्याची लांबी २४.८९० कि.मी.तीन उड्डाणपुल, व्हेईकल अंडर पासेस (VUP), रेल्वे उड्डाणपुल (ROBs), पादचारी पूल (FOBs), सर्विस रोड यासह ५+५ पदरी रस्त्याचे बांधकाम
प्रकल्पाची सद्यःस्थिती	२९ मे २०१४ ही काम पूर्ण करण्याची निर्धारित तिथी होती.परंतु, डिसेंबर २०१४ पर्यंत प्रकल्प पूर्ण झालेला नव्हता.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

निरंक.

२.१.७.१ नियोजन :—

CIC ने प्रकल्पाला तत्त्वतः मान्यता दिली (ऑक्टोबर २००६), परंतु कार्यान्वयन संस्थेची म्हणजेच, MSRDC किंवा PWD यांच्यापैकी, निवड करण्यात विलंब झाल्यामुळे प्रकल्पाच्या कार्यान्वयनात विलंब झाला.वेगवेगळया स्तरांवर या मुद्दयांचा परामर्श घेतल्यावर हा प्रकल्प PWD ला देण्याचा निर्णय घेण्यात आल्याचे महाराष्ट्र शासनाने सांगितले (जुन २००९)

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

मंत्रिमंडळ पायाभूत समितीच्या दिनांक १८ ऑक्टोबर २००६ च्या बैठकीत सायन पनवेल प्रकल्पास तत्त्वताः मान्यता देण्यात आली. (संदर्भ-१), तद्‌नंतर याबाबत विविध स्तरावर बैठका घेण्यात आल्या. अंतिमतः मंत्रिमंडळ पायाभूत समितीच्या दि. १८.०६.२००९ रोजी झालेल्या बैठकीमध्ये सदर प्रकल्प सार्वजनिक बांधकाम विभागातर्फे बी.ओ.टी. तत्त्वावर कार्यान्वीत करण्यास मान्यता देण्यात आली. (संदर्भ-२)

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.७.२ सुसाध्यता अहवाल :—

नवीन कामांचा समावेश व विद्यमान कामाच्या प्रमाणात वाढ यामुळे खर्च रू.१७२.८० कोटीने वाढला, त्याचवेळी निविदा प्रकियेच्या वेळी रु. १३.७८ कोटीची दोन कामे वगळली गेली. कार्यस्थळ आणि प्रकल्पाच्या विशिष्ट गरजांचा विचार करून कामांचा समावेश करण्यात आल्याचे महाराष्ट्र शासनाने सांगितले.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

प्रकल्पाच्या सुधारणेकरिता क्षेत्रीय आवश्यकता, स्थानिक मागण्या व प्रकल्पाशी संबंधित आवश्यकता (Site Requirements, Local Demands, Project- specific needs यांचा विचार करुन प्रकल्प सुधारणासाठी रु. १७२.८० कोटी रकमेच्या बाबींचा अंतर्भाव प्रकल्पाच्या वावमध्ये (Scope of work) करण्यात आला.

प्रकल्पाचे काम चालू असतांना कमीत कमी Variation साठी निविदा प्रक्रियेपुर्वी खालील बाबींचे बदल/समावेश करण्यात आले.

(१) सेवा रस्ता लांबीत वाढ (रु. ७.४४ कोटी)

(२) देवी सॅडल भागाचा चढ कमी करणेसाठी उपाययोजना करणे. (रु. ४० कोटी)

(३) सेवा रस्त्याखाली युटीलिटी डक्ट. (रु. १०.५३ कोटी)

(४) मध्य दुभाजकामध्ये युटीलिटी डक्ट. (रु. ६.८४ कोटी)

(५) सेवा रस्त्याच्या वाढीव लांबीसाठी पावसाळी गटार बांधणे (रु. १.८५ कोटी)

(६) पादचारी भुयारी मार्ग १० ऐवजी १७ जागी (रु. ११.९० कोटी)

(७) पादचारी उड्डाणपूल २ ऐवजी १० जागी (रु. ४.२३ कोटी)

(८) तळोजा व जुई खाडीपुल रुंदीकरण ५-५ पदरी ऐवजी ७-७ पदरी. रुंदीकरण (रु. १२.८५ कोटी)

(९) लहान पुल रुदींकरण ६ ऐवजी ८ ठिकाणी, १ नविन बॉक्स कलव्हर्ट, ३ ऐवजी ५ बाक्स कलव्हर्टचे रुंदीकरण, ६१ जागेवर पाईप मोऱ्या ऐवजी बॉक्स कलव्हर्ट करणे.(रु. १३.४१ कोटी)

(१०) २ नविन वाहन भुयारी मार्ग. (रु. ६.०० कोटी)

(११) पथकर नाक्याचे आधुनिकीकरण व जास्तीच्या सेवा मार्गिका (रु. १५.०० कोटी)

(१२) १८ गॅन्ट्रीज. (रु. ४.५० कोटी)

(१३) रेल्वे मंजुरी शुल्क (रु. ०.८० कोटी)

(१४) प्रुफ कन्सलटंट. (रु. ०.५० कोटी)

(१५) स्ट्रक्चरल ऑडीट. (रु. ०.२५ कोटी)

(१६) ट्राफीक मॅनेजमेंट (काम करताना) (रु. २.०० कोटी)

(१७) काम करतांना देखभाल व दुरूस्ती (रु. ६.२० कोटी)

(१८) जंक्शन वरील माईल्ड स्टील रेलींग (रु. १.५० कोटी)

(१९) जंक्शनची सुधारणा करणे. (रु. ४.० कोटी)

(२०) अतिरिक्त विद्युत किंमत (FOB, Underpass) इत्यादी ठिकाणी विद्युतीकरण करणे. (रु. ३.०० कोटी)

(२१) प्रशासकीय खर्च व अपघात कमी करण्यासाठी करावयाच्या बाबींचा संकिर्ण खर्च (रु. २०.०० कोटी)

सदरची आवश्यक कामे निविदेत अंतर्भूत केली नसती तर अतिरिक्त बाबींमध्ये त्यांचा समावेश करावा लागला असता. सदर बदलांबाबत मुख्य अभियंता (विशेष प्रकल्प) यांनी शासनास अवगत केले होते.

सदर रस्ता हा मुंबई पुणे द्रुतगती महामार्गाप्रमाणे Access Controlled नसल्यामुळे ROW Railing करणे व New Jersey Barrier करणे ही १३.७८ कोटी रुपये किंमतीची दोन कामे अनावश्यक ठरल्याने वगळण्यात आली. (संदर्भ क्र .३)

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

FR मधील २०० मी.मी इतक्या कोरडया संधानकाच्या जाडी ऐवजी निविदा प्रक्रियेच्या वेळी १५० मी.मी जाडी विचारात घेतली गेली आणि निविदापूर्व बैठकीमध्ये सर्विस रोडची लांबी २६.८१ कि.मी वरून कमी करून ८.१४ कि.मी करण्यात आली.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

करारनाम्यानुसार कंत्राटदाराने concrete pavement crust हे आयआरसी-५८ या मानकाप्रमाणे करावयाचे आहे. Concrete Pavement चे संकल्पन हे १५० मी.मी जाडीच्या कोरडया संध्नकाच्या (DLC) थरावर आधारीत आहे. Quality assurance and Control audit अंतर्गत, या संकल्पनाची छाननी IIT Bombay यांचे मार्फत करण्यात आली आहे. दिनांक २८/१२/२०१२ च्या पत्रान्वये सदर संकल्पन हे योग्य असल्याबाबत प्रमाणित करण्यात आले आहे. IIT Bombay यांचेकडून प्रमाणित करण्यात आलेले pavement design सोबत सादर करण्यात येत आहे. (संदर्भ-३) तसेच कोरडया संधानकाच्या जाडीतील घट निविदा प्रक्रियेपुर्वी करण्यात आल्याने प्रकल्पाच्या किंमतीवर यांचे अर्थिक परिणाम झाले नाहीत.

अस्तित्वातील सेवा रस्ता, प्रत्यक्ष जागेवरील आवश्यकता, तसेच विभागाकडे उपलब्ध असलेली जागा या बाबींची तपशिलवार माहिती लक्षात घेऊन सामायिक बदल संचाच्या पृष्ठ क्र . ३ अन्वये सेवा रस्त्याची लांबी ही २६.८१ कि.मी वरून कमी करून ८.१४ कि.मी. करण्यात आली.

प्रत सोबत जोडण्यात येत आहे. (४-संदर्भ)

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

Retaining wall च्या बांधकामासाठी त्याच्या प्रमाणाचा तपशील न देता रु. ६५.०० कोटी रक्कम निर्धारित करण्यात आली (FR मध्ये "गरजेनुसार" असा उल्लेख होता.)

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सुसाध्यता अहवालाच्या पृष्ठ क्र. १९९ ते १३३ मध्ये Retaining wall and Toe wall यांच्या परिमाणाचा तपशील देण्यात आलेला आहे. त्याची प्रत सोबत जोडली आहे. (संदर्भ-५).

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.७.३ निविदा प्रक्रिया :—

कार्यकारी अभियंता उपस्थित नसल्याचे कारण देऊन चार बोलीदारांना रिक्त निविदा प्रपत्रे नाकारण्यात आली ज्यामुळे त्यांचा सहभाग होऊ शकला नाही व स्पर्धा खुंटली. या चार बोलीदारांनी ही बाब शासनाच्या निर्दशनास आणून दिली (जुलै २००९). महाराष्ट्र शासनाने असे सांगितले की, या बोलीदारांकडून त्यांनी आक्षेप मागे घेतल्याचे पत्र प्राप्त झालेले आहे. हे उत्तर योग्य नव्हते कारण, फक्त एका बोलीदाराकडून आक्षेप मागे घेत असल्याविषयाचे पत्र झाले होते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

दोन बोलीदारांनी रिक्त निविदापत्रे देण्यास नकार देण्यात आल्याबाबत शासनाकडे तक्रार केली होती. एका बोलीदाराने त्याचे आक्षेप मागे घेतले आहेत.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

बोलीदारांचे किमान निव्वळ मूल्य आणि त्याच्या अनुभवाविषयी खात्री करण्यासाठी त्याच्या किमान प्रकल्प व्याप्तीची आवश्यकता हे पात्रतेचे निकष कोणत्याही समाधानकारक कारणविना निविदा प्रक्रियेच्या वेळी शिथील करण्यात आले होते. त्याचप्रमाणे, सुधारित रु. ११९८.३२ कोटी इतक्या प्रकल्प किमतीऐवजी जुनी रु. ८४५ कोटी प्रकल्प किंमत विचारात घेऊन बोलीदारांच्या पात्रतेचे मुल्यमापन केले गेले होते. महाराष्ट्र शासनाने असे नमूद केले की, अधिक स्पर्धा निर्माण व्हावी यासाठी पात्रतेच्या निकषांमध्ये बदल करण्यात आले होते. हे उत्तर स्वीकारार्ह नाही कारण पात्रतेच्या निकषांमध्ये केलेल्या बदलांमुळे अपात्र बोलीदार देखील पात्र ठरण्याची शक्यता होती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सुसाध्यता अहवालात नमूद करण्यात आलेल्या रु. ८४५ कोटी किंमतीच्या आधारावर या प्रकल्पास पायाभुत सुविधा समितीने मान्यता दिलेली आहे. सायन पनवेल प्रकल्पासाठी बोलीदाराची पुर्व पात्रता (Prequalification) ठरविण्याकरिता निश्चित करण्यात आलेले पात्रता निकष (eligibility criteria) हे पायाभूत सुविधा समितीने मंजूर केले होते. याप्रमाणे, रु. ८४५ कोटीच्या अंदाजित किंमतीच्या खुल्या निविदा मागविण्यात आल्या होत्या. प्रत सादर **(संदर्भ-६)** निविदा प्रक्रियेपुर्वी कोणत्याही प्रकारे प्रकल्पाच्या किमंतीमध्ये बदल करण्यात आले नव्हते. बोलीदारांचे देकार प्राप्त झाल्यानंतर केवळ निविदा प्रक्रियेसाठी रु. ११९८.३२ कोटी या सुधारित प्रकल्प किंमती सोबत देकारांची तुलना करण्यात आली होती. यास्तव रु. ११९८.३२ कोटी या सुधारित किंमतीच्या आधारावर पात्रता निकषांमध्ये बदला करण्याची आवश्यकता भासली नाही.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

बोलीदाराने नमूद केलेल्या प्रकल्प किंमतीमध्ये कर दायित्व (रू. १४५.७१ कोटी) आणि किरकोळ खर्च (रू. २४.६८ कोटी) या घटकांचा समावेश होता, ज्याचे कोणतीही समर्थनीय कारण देण्यात आले नव्हते. वास्तववादी प्रकल्प किंमत निर्धारित करण्यासाठी विभागाने रू. १४५.७१ कोटीच्या कर दायित्वाची तरतूद प्रत्यक्षात आवश्यक आहे अथवा नाही किंवा कंत्राटदाराने प्रत्यक्षात कर भरला आहे अथवा नाही याची पडताळणी केली नव्हती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

बोलीदाराने त्याच्या मुळ निविदेत प्रकल्प किंमत रु. १३२० कोटी व सवलत कालावधी १८ वर्षे ९ महीने असा देकार सादर केला होता. प्राथमिक स्पष्टीकरण वाटाघाटी अंती त्याने त्याचा देकार प्रकल्प किंमत रु.१२२० कोटी व सवलत कालावधी १७ वर्ष ५ महिने असा सुधारुन दिला. देकारासोबत दिलेल्या Form-2 मध्ये Tax Liability विषयी स्पष्ठ उल्लेख नव्हता. देकार हा सर्वंकष देकार असल्याने त्यामध्ये Tax Liability चा अंतर्भाव असतो. तसेच अशा प्रकारचे भविष्यातील करदायीत्व परिगणीत करण्यासाठी कोणताही पायदंछ/कार्यपद्धती उपलब्ध नसल्याने सदर प्रकल्पाचे पुढील तीन वर्षातील करदायित्व परिगणित करणे शक्य नाही.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

जून २००० च्या राज्य धोरणानुसार, ज्यात जुलै २००९ पर्यंत वेळोवेळी बदल करण्यात आला होता. दोन पथकर नाक्यांमधील किमान अंतर ३५-४० कि.मी इतके असणे आवश्यक होते. परंतु ,असे दिसून आले कि, वाशी पथकर नाका आणि सायन-पनवेल प्रकल्पाचा कामोठे पथकर नाका यातील अंतर फक्त १६.२ कि.मी होते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

मंत्री मंडळ पायाभुत समितीच्या दि. १८ जुन २००९ च्या बैठकीमध्ये, कामोठे येथील पथकर नाक्यास " विशेष बाब " म्हणून मान्यता देण्यात आली आहे. सदर बैठकीचे इतिवृत्त सोबत सादर करण्यात आले आहे. (संदर्भ-२).

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.७.४ प्रकल्पाची अंमलबजावणी :—

स्वीकार पत्र जारी करण्यात व आर्थिक ताळेबंद करण्यात विलंब झाला होता. परिणामी, प्रकल्पाची सुरुवात एक वर्षापेक्षा अधिक कालावधीने लांबली. महाराष्ट्र शासनाने ही वस्तुस्थिती मान्य करताना असे नमुद केले की, या प्रकरणांत कोणताही अतिरिक्त सवलत कालावधी देण्यात आला नव्हता. परंतू, प्रकल्प पुर्ण करण्यासाठी २९ मे २०१४ ही तिथी निर्धारित केलेली असूनही प्रकल्प अपूर्ण होता (नोव्हेंबर, २०१४). कामाच्या धिम्या प्रगतीबद्दल कार्यकारी अभियंत्यांनी नोटिस बजावली (मे, २०१४) आणि सवलत करारातील प्रत्येक दिवसासाठी रु. चार लक्ष निर्धारित नुकसान भरपाई ऐवजी ३० मे २०१४ पासून ३० ऑक्टोबर २०१४ पर्यंतच्या कालावधीसाठी प्रतिदिन रु.एक लक्ष नुकसान भरपाई आकारली ज्याची अद्याप वसूली व्हावयाची बाकी आहे. (नोव्हेंबर, २०१४)

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

स्वीकर पत्र (LOA) जारी करण्यात आल्यापासून १८० दिवसांत प्रकल्पाचा आर्थिक ताळेबंद करणे आवश्यक होते. दि. १५/०९/१० रोजी स्वीकर पत्र जारी करण्यात आल्याने, दि. १४/०३/२०११ पूर्वी आर्थिक ताळेबंद करणे आवश्यक होते. तथापि सदर आर्थिक ताळेबंद हा दि.३० मे २०११ रोजी करण्यात आला व दि. ३० मे २०११ रोजी कार्यारंभ आदेश देण्यात आला. प्रकल्प सुरू होण्यास ७७ दिवसांचा विलंब झाल्याने या कारणास्तव ७७ दिवसांसाठी दंड लावण्यात आला, व आर्थिक ताळेबंद करण्यास झालेला विलंब शासनाच्या दि. १९/११/११ च्या क्र. खाक्षेस-२००६/ प्र.क्र.१८१(भाग-३)/रस्ते-९ या पत्रान्वये माफ करण्यात आला (सदर पत्राची प्रत सादर करण्यात आली आहे- (संदर्भ-७) तसेच उद्योजकाने दंडाची रक्कम रु.१.३०१३ कोटी शासनजमा केलेली आहे.

निविदा संचातील Volume-I Clause ९.२c, page ५७, अन्वये प्रकल्प पुर्ण करण्याच्या निर्धारित तिथी नंतर होणाऱ्या विलंबासाठी, प्रतिदिन रु.४.०० लक्ष पर्यंत, (To the extent of Rs. 4.00 Lakh Per day) इतक्या रक्कमेच्या दंडाची (liquidated Damages) ची तरतूद आहे. Engineer In Charge (EIC) यांचे दि.२२/०५/२०१४ च्या पत्रान्वये प्रतिदिन रू. १.०० लक्ष दंड आकारण्यात आला. तसेच दि.१३/०२/२०१५ च्या पत्रान्वये दंडाची रक्कम रू. ४.०० लक्ष प्रतिदिन एवढी वाढवण्यात आली.

' कंत्राटदाराच्या आवाक्या बाहेरील कारणे यामुळे प्रकल्प पूर्ण करण्यास विलंब झाल्याचे म्हणणे मांडून कंत्राटदाराने वरील नुकसान भरपाई ची रक्कम माफ करण्यात यावी, अशी विनंती EIC यांचेकडे सादर केली. सदर प्रकरणी शासन स्तरावर अंतिम निर्णय झाल्यानंतर दंडाची रक्कम ही कंत्राटदाराने शासनाकडे जमा केलेल्या अनामत रक्कमेतून वसुल करण्याचे प्रयोजन आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

असे आढळुन आले आहे की, अधीक्षक अभियंता, संकल्प चित्र परिमंडळ यांनी मुख्य अभियंता (विशेष प्रकल्प) मुंबई यांनी असे कळविले होते. (जानेवारी-२०१२) की निविदा पत्रात प्रसिद्ध केलेल्या संकल्पचित्राच्या निकषांत अतिरिक्त भार, ग्राह्य ताण भार इत्यांदी मुद्यांशी संबंधीत तरतूदी होत्या ज्या संकल्प चित्र परिमंडळाने स्वीकारलेल्या प्रमाणभुत संकल्पचित्राच्या निकषांशी विसंगत होत्या, ज्यांचा संरचनात्मक संरक्षणावर व संरचनात्मक खर्चावर लक्षणीय परिणाम होण्याची शक्यता होती. महाराष्ट्र शासनाने सांगितले की अतिरिक्त संकल्पचित्र निकष प्रसिद्ध करण्यात आले होते (मार्च, २०१२). PWD ने अतिरिक्त संकल्पचित्र निकषासाठी अधीक्षक अभियंता, संकल्पचित्र मंडळाची संमती प्राप्त केली होती अथवा नाही याविषयी उत्तरात मौन बाळगले होते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

अधिक्षक अभियंता, संकल्प चित्र मंडळ (SEDC) यांचेद्वारे कळविण्यात आलेल्या सर्व मुद्दयांचे अनुपालन करून तसेच, प्रचलित संकल्पन पद्धती व संबंधित IRC मानके (Prevalent design practices and provisions of relevant IRC codes) या अनुषगांने सुधारण्यात आलेले अतिरिक्त संकल्पन निकष (additional design criteria) हे EIC यांच्या दि. १९/०३/२०१२ च्या पत्रान्वये निर्गमित करण्यात आले, व त्याची प्रत मुख्य अभियंता (विशेष प्रकल्प) यांना सादर करण्यात आली. प्रकल्पाची संकल्पने या अतिरिक्त संकल्पन निकषांवर आधारीत व सुरक्षित असल्याबाबतची तपासणी Proof consultant यांनी केली आहे व तशी खात्री खात्यामार्फत करण्यात आली आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

असे आढळुन आले आहे की, अधीक्षक अभियंता, संकल्प चित्र मंडळ यांनी प्रमाण सल्लागाराचे काम करण्याची तयारी दर्शवून ही आकार अभिनव कन्सल्टंट प्रायव्हेट लिमिटेड (AACPL) या खाजगी प्रमाण सल्लागाराची रु. ६०.०० लक्ष मेहेनतान्यावर नेमणुक करण्यात आली होती (फेब्रुवारी, २०१२). महाराष्ट्र शासनाने असे सांगितले की, संकल्प चित्र मंडळातील कर्मचाऱ्यांची कमतरता व कामाची निकड लक्षात घेऊन शासनाने प्रमाण सल्लागाराच्या नेमणुकीस मान्यता दिली होती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

संकल्प चित्र मंडळ, कोकणभवन येथे नियुक्त असलेल्या अभियंत्यांमध्ये पुलाच्या संकल्पन विषयी कामाचा आवश्यक अनुभव असलेले, संकल्पन अभियंते यांची कमतरता (Scarcity of Bridge design Engineers with the requisite design experience) तसेच कामाची निकड (Urgency) लक्षात घेता, खाजगी सल्लागाराची नेमणुक करण्यात आली.

सदर प्रकल्पाच्या कामाची व्याप्ती तसेच त्यामधील बांधकामांचे विशेष स्वरुप (Specialized Nature) लक्षात घेऊन याकामासाठी खाजगी सल्लागाराच्या नियुक्तीच्या निविदेमध्ये संकल्पन अभियंत्यांची संख्या व त्यांचा संकल्पन क्षेत्रातील अनुभव याबाबतचे निकष नमुद करण्यात आले होते.

खाजगी सल्लागाराची नेमणुक ही प्रकल्पातील तरतुदीनुसार तसेच शासनाकडून मान्यता प्राप्त झाल्यानंतरच करण्यात आली. याबाबत शासनाच्या मान्यतेची प्रत सोबत सादर करण्यात आली.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

निविदेच्या उप कलम २.१(ब) नुसार, कंत्राटदारांकडे सोपविलेल्या सर्व विद्यमान बांधकामांची संपूर्ण सवलत कालावधीत नुतनीकरण/सुधारणा आणि देखभाल करावी. बांधकामे हस्तांतरीत केल्यावर कंत्राटदाराने त्वरित देखभाल सुरु. करावी व ३० दिवसांच्या आत या बांधकाम सांगाडयाची लेखापरिक्षा करावी आणि त्यानुसार सुधारणा/नुतनीकरण आराखडा तयार करून तो संरचनात्मक व तांत्रिक लेखापरिक्षा समिती (STAC) कडून मंजूर करून घ्यावा. परंतू मार्च, २०१४ मध्ये म्हणजेच कार्यादेशाच्या तारखेपासून २१ महिन्याच्या विलंबाने STAC ला स्ट्रक्चरला लेखापरिक्षा अहवाल सादर करण्यात आला होता. STAC ला अहवालात अनेक त्रुटी आढळल्या आणि त्यांनी कंत्राटदाराला सुधारणा/नुतणीकरणाच्या आराखडयांना अंतिम स्वरुप देण्यासाठी आणखी काही चाचण्या करण्याची शिफारस केली, ज्या केल्या गेल्या नव्हत्या (नोव्हेबर, २०१४) महाराष्ट्र शासनाने असे नमुद केले आहे की, STAC च्या शिफारशी नुसार कार्यवाहीस प्रारंभ करण्यात आला आहे.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

एकूण १९ बांधकामाचे संरचनात्मक लेखापरिक्षण (structural Audit) करण्यात आले. सर्व अस्तिवातील बांधकामांची (existing structures) नियमित देखभाल दुरूस्ती (routine maintenance) व नियतकालीक देखभाल दुरूस्ती (periodic maintenance) करणे आवश्यक असते. बांधकामातील क्षतीग्रस्त भागाच्या स्थितीनुसार विशेष दुरूस्तीची देखील गरज भासू शकते.

कंत्राटदारास विभागातर्फे बांधकामे हस्तांतरित झाल्यानंतर त्याच्या मार्फत नियतकालीक देखभाल दुरूस्तीची कामे त्वरीत हाती घेण्यात आली. संरचनात्मक लेखापरिक्षा समिती ही मुख्य अभियंता यांच्या अध्यक्षतेखाली संघटीत केलेली, क्षेत्रीय अधिकारी तसेच या क्षेत्रातील तज्ञ यांचा अंतर्भाव असलेली उच्चस्तरीय समिती आहे. बांधकामाचे विघटीकरण व पुर्नबांधणी किंवा नुतनीकरण (dismantling and rebuilding or renovating) याबाबत सर्व प्रमुख निर्णय या समितीद्वारे घेतले जातात.

त्यानुसार अस्तिवातील १९ बांधकांमांचे संरचनात्मक लेखापरिक्षण करून त्यापैकी ७ भुयारी मार्गाबाबत कार्यवाही पूर्ण करण्यात आलेली आहे व उर्वरित लघु बांधकामांबाबतची (minor structures) कार्यवाही प्रगतीपथावर आहे. सदर रस्त्यावरील चालू वाहतुक बंद करता येत नसल्याने व वाहतुक सुरक्षेच्या कारणास्तव दोन मुख्य पूलांचे नुतनीकरण व Bका रेल्वे उड्डापूलाबाबतची कार्यवाही प्रलंबित आहे.

सोबत सर्व १९ बांधकामांबाबत करण्यात आलेल्या दुरूस्तीची सद्यःस्थिती दर्शविणारा तक्ता जोडला आहे. (संदर्भ क्र.९)

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

नैसर्गिक वाळू उपलब्ध नसल्यामुळे जास्तीत जास्त सहा महिने किंवा नैसर्गिक वाळू उपलब्ध होईपर्यंत, नैसर्गिक वाळू बरोबरच ५० टक्के प्रमाणात दगडाचा चुरा वापरण्यास मुख्य अभियंता यांनी परवानगी दिली होती. (मार्च, २०१२). दगडाचा चुरा वापरल्यामुळे बचत झाल्यास त्याचे वित्तीय परिणाम व सुधारित रोख रक्कम ओघ विवरण तयार करण्याची सुचना अधीक्षक अभियंता, मुंबई बांधकाम मंडळ यांना देण्यात आली होती. परंतु दगडाचा चुरा वापरण्यासाठी जो कमाल कालावधी निश्चित केला होता त्याचे पालन केले गेले नव्हते तसेच त्याच्या वित्तीय परिणामाचाही आढावा घेण्यात आला नव्हता. तसेच कंत्राटदाराने दगडाचा चुरा वापरणे सुरुच ठेवले आणि १०० टक्के प्रमाणात दगडाचा चुरा वापरण्यासाठी परवानगी मागितली (जानेवारी, २०१४) ज्यावर, त्याचा वित्तीय परिणाम अभ्यासण्याची CE नी SE/EE ना सुचना दिली.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

IS मानकाप्रमाणे काँक्रिटींगसाठी दगडाचा चुरा वापरण्यास कुठलेही निर्बंध नाहीत. मुंबई-पुणे एक्सप्रेस वे च्या बांधकामात देखील दगडीचुरा वापरण्यात आला आहे. Volume - II B Technical Specification (पान क्र. १०१ व १७१) अन्वये IS-383 (Specification of coarse & fine aggregate) च्या तरतुदी पुर्ण करणारा दगडी चुरा वापरण्यास परवानगी आहे. शासन परिपत्रक दि.२३.७.२००९ च्या अनुषंगाने प्रादेशिक मुख्य अभियंता, यांना दगडाचा चुरा वापरण्यास परवानगी देण्याचे अधिकार देण्यात आले आहेत. याप्रकरणी, उद्योजकास निविदेतील मंजूर दरापेक्षा अधिक दर न देण्याच्या अटींवर, मुख्य अभियंता यांनी, नैसर्गिक वाळु सोबत ५० टक्के प्रमाणात दगडाचा चुरा वापरण्याची परवानगी दिली.(संदर्भ-१०). नैसर्गिक वाळु सोबत ५० % दगडी चुरा वापरण्याचा **वित्तीय परिणाम सोबत जोडण्यात येत आहे.** (संदर्भ-११).

दगडी चुरा व नैसर्गिक वाळू यांचा वापर करतांना कामाच्या खर्चाची तुलना केली असता दगडी चुरा वापरून तयार केलेले कॉंक्रिटच्या Workability साठी अतिरीक्त Superplasticizer टाकावे लागत असल्याने त्याचा अतिरिक्त खर्च वाढतो व त्यामुळे दगडी चुरा वापरून कामाच्या खर्चात वाढ होते. तथापी उद्योजकास दगडी चुरा वापरण्यास परवानगी देतांना अतिरिक्त खर्च देय होणार नाही ही अट टाकण्यात आली होती.

१०० टक्के दगडी चुरा वापरण्याबाबतचा प्रस्ताव कंत्राटदाराने सादर केला होता, तथापि यासाठी सक्षम अधिकाऱ्यांकडून परवानगी प्राप्त झालेली नाही. नैसर्गिक वाळूची कमतरता असल्यामुळे ५० टक्के दगडी चुरा व ५० टक्के नैसर्गिक वाळू वापरून काम करण्यात येत आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

करारानुसार कंत्राटदाराला सवलत कराराच्या अनुसूची "एम" मध्ये नमुद केलेल्या विविध प्रकारच्या चाचण्या करावयाच्या होत्या. एकुण चाचण्यांपैकी किमान ३० टक्के चाचण्या दक्षता व गुणवता नियंत्रण परिमंडळातील शासकिय प्रयोगशाळांमध्ये करणे आवश्यक होते. आणि उर्वरित चाचण्या कार्यस्थळावरील प्रयोगशाळांमध्ये करावयाच्या होत्या. कार्यस्थळावरील प्रयोगशाळेत केलेल्या चाचण्या जरी पुरेशा प्रमाणात केल्या गेल्या होत्या तरी, शासकिय प्रयोगशाळेमध्ये गुणवत्ता चाचण्या करण्यात १७ टक्के ते ५६ टक्के तुट आढळून आली होती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.७.५ प्रकल्पावरिल अपुरे पर्यवेक्षण/सनियंत्रण :—

PWD ने कामावर सर्वंकष सनियंत्रण आणि पर्यवेक्षण करण्यासाठी SC ची नेमणूक केली नव्हती. तसेच कामाचे नियमितपणे पर्यवेक्षण केले जात आहे आणि जेथे कामाचे सदोष कार्यान्वयन झाले आहे तेथे सुधारणात्मक उपाययोजना करण्यात येत आहेत याची नोंद ठेवणारे योग्य दस्तऐवज EIC कडून ठेवले जात नव्हते. SC चे कामकाज PWD अभियंत्यांकडून पार पाडले जात असल्याचे महाराष्ट्र शासनाने मान्य केले. परंतु PWD कडून पर्यवेक्षणासंबंधी दस्तऐवज ठेवले जात नव्हते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सदर कामाचे पर्यवेक्षण हे सा. बां. विभागाच्या कार्यकारी अभियंता, ५ उपविभागीय अभियंता, २० कनिष्ठ अभियंता व २० तांत्रिक सहाय्यक यांच्यामार्फत पर्यवेक्षण करण्यात आले आहे. तसेच बांधकामाच्या विविध गतिविधींवर करण्यासाठी उद्योजकामार्फत नेमण्यात आलेल्या Supervision Consultants (SC) मे. STUP Consultants यांनीदेखील कामावर देखरेख केलेली आहे. STUP Consultant यांनी Quality monitoring reports नियमित सादर केलेले आहेत. नमुना प्रत सोबत जोडण्यात येत आहे (संदर्भ-१३)

कामावर नियंत्रण ठेवण्याकरिता गुणवत्ता नियंत्रण कृती निश्चित करण्यात आल्या होत्या. तसेच IIT Bombay यांची या कामी गुणवत्ता नियंत्रक (Quality Audit and Control Agency) म्हणून नेमणूक करण्यात आली होती. त्यांनी नियतकालीन क्षेत्रीय दौ-यांव्दारे गुणवत्तेचे परिक्षण करून सादर केलेल्या अहवालांमध्ये कामाची गुणवत्ता, आवश्यक सुधारणा व अतिरिक्त चाचण्यांबाबत आपले निरिक्षण सादर केले आहे. याबाबत उद्योजकाकडून आवश्यक ती कार्यवाही होईल याबाबत PWD ने खातरजमा करुन घेतली आहे. IIT Bombay यांचे पाहणी अहवाल सोबत जोडले आहे. (संदर्भ-१४)

PWD चे मुख्य अभियंता, अधीक्षक अभियंता, कार्यकारी अभियंता यांनी वेळोवेळीच सदर कामाची पाहणी केली असून त्यांचे पाहणी दौऱ्यांचे अहवाल उपलब्ध आहेत. कामाच्या बाबत निरिक्षण व आदेश हे वेळोवेळी घेण्यात आलेल्या Weekly review meetings द्वारे देखील कळविण्यात आलेले आहेत. (संदर्भ-१५)

निविदेतील तरतुदीनुसार , गुणवत्ता नियंत्रणासाठी आवश्यक चाचण्यांबाबतचे दस्तावेज विभागाकडे उपलब्ध आहेत. (संदर्भ-१६).

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.८ चिचोंटी-कामण अंजूर फाटा माणकोली प्रकल्प

प्रकल्पाचे नाव	" P-प्रपत्रा " अंतर्गत 'बांधा वापरा हस्तांतरित करा' तत्त्वावर ठाणे जिल्ह्यातील भिवंडी तालुक्यातील चिंचोटी कमान अंजूर फाटा ते माणकोली मुख्य रस्ता SH-4 (साखळी ०/००० ते २६/४२५) चे चौपदरीकरण करणे.
प्रकल्पासाठी CIC ची मंजुरी	२३ फेब्रुवारी २००७, प्रकल्प किंमत रु. ९६ कोटी आणि दोन वर्षाच्या बांधकाम कालावधीसह १६ वर्षे व नऊ महिन्यांचा सवलत कालावधी.
निविदेस CIC ची मंजुरी	६ मे २००८, प्रकल्प किंमत रु. १२०.५१ कोटी आणि ३० महिन्यांच्या बांधकाम कालावधीसह २४ वर्षे व तीन महिन्यांचा सवलत कालावधी
यशस्वी बोलीदार	भारत उद्योग लिमिटेड आणि जयहिंद फायनान्स (इं.) लिमीटेड (jv)
SPV	बूल इन्फ्रा डेव्हलपर्स ज्याला महाराष्ट्र शासनाने १ डिसेंबर २००९ रोजी मान्यता दिली होती व बँकेने यास कसूरदार घोषित केल्यावर सुप्रीम वसई भिवंडी टोलवेज प्रायव्हेट लिमीटेड ज्यांना ३ ऑक्टोबर २०१३ रोजी महाराष्ट्र शासनाने तत्त्वतः मान्यता दिली.
स्वीकारपत्र/आर्थिक ताळेबंद/ कार्यादेश यांची तारीख	दिनांक ३० जून २००८/१० जून २००९/२८ ऑगस्ट २००९
प्रकल्पाचे घटक	रस्त्याची लांबी २६/४२५ कि.मी. प्रकल्प दोन टप्प्यांत विभागला होता. टप्पा-१ " चिंचोटी कमान ते अंजूर फाटा " (किमी ०/००० ते २२/६००) आणि टप्पा-२ " अंजूर फाटा ते माणकोली " (कि.मी २२/६०० ते २६/४२५) किमी १३/६०० वर मालोडी येथे प्रस्तावित पथकर नाका. पहिल्या टप्प्यातील काम पूर्ण झाल्यावर पथकर वसुलीस प्रारंभ करायचा होता.
प्रकल्पाची सद्य:स्थिती	०७ जानेवारी २०१२ रोजी तात्पुरते पूर्तता प्रमाणपत्र देण्यात आले आणि १९ जानेवारी २०१२ रोजी पथकराविषयीची अधिसूचना जारी करण्यात आली. अंतिम पूर्तता प्रमाणपत्र अद्याप जारी करण्यात आलेले नाही.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

निरंक.

शासनाचे अभिप्राय :—

निरंक.

२.१.८.१ निविदा प्रक्रिया—

निविदा सूचना (मार्च २००७) आंतरराष्ट्रीय वर्तमानपत्रात प्रसिद्ध करण्यात आली नव्हती. तसेच निविदा सादर करण्याचा कालावधी चार महिन्यांऐवजी तीन महिने होता.

निविदा कारकून आणि कार्यकारी अभियंता अनुपस्थित असल्याचे कारण देऊन दोन संभाव्य बोलीदारांना रिक्त निविदा प्रपत्रे देण्यात आली नव्हती. ज्यामुळे निविदा प्रक्रियेत त्यांच्या सहभागास अटकाव झाला. बोलीदारांनी ही बाब शासनाच्या निदर्शनास आणून दिली (ऑगस्ट २००७) महाराष्ट्र शासनाने सांगितले की, याबाबतीत कार्यकारी अभियंतानी स्वतः चौकशी केली व पुढील चौकशीची गरज नसल्याचे त्यांना आढळून आले. जे अधीक्षक अभियंताना कळविण्यांत आले (सप्टेंबर २००७) हे उत्तर स्वीकारार्ह नाही. कारण कार्यकारी अभियंत्यांनी निविदा प्रपत्रे उपलब्ध करून न दिल्याच्या बाबींवर शासकीय पातळीवर चौकशी होणे आवश्यक होते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :–

निविदा प्रक्रिया पूर्व अर्हता निविदासाठी नियमानुसार

(१) राष्ट्रीय स्तरावर (हिंदुस्थान टाईम्स)

(२) राज्य स्तरावर (दैनिक सामना)

(३) जिल्हा स्तरावर (दै. पुण्यनगरी, डीएनए मुंबई ; ठाणे वैभव)

या वृत्तपत्रांमध्ये जाहिरात दिली होती. तसेच सा. बां. विभागाच्या संकेतस्थळावरही सदर निविदा प्रसारित करण्यात आली होती. म्हणजेच निविदेस पुरेपुर प्रसिध्दी देण्यात आली होती.

प्रकल्पाचा वाव (२६.४० किमी) व किंमत बघता सदर निविदेसाठी ३ महिन्यांचा कालावधी पुरेसा होता.

विभागीय कार्यालयाच्या दस्तऐवजावरून तक्रारकर्त्याचे कोणतेही अर्ज प्राप्त झाल्याचे दिसून येत नाही.

प्रकल्पाच्या पूर्वअर्हता निविदा ५ उद्योजकांनी घेतल्या होत्या. या ५ पैकी ४ उद्योजक अंतिम निविदा भरणेसाठी पात्र होते. त्यापैकी ३ उद्योजकांनी अंतिम निविदा सादर केल्या होत्या.

उद्योजकाचे नाव	शेरा
के टी कन्स्ट्रक्शन इं. लि	पात्र अंतिम निविदा सादर
भारत उद्योग लि	पात्र अंतिम निविदा सादर
चेतक इंटरप्राईज इं. लि	पात्र अंतिम निविदा सादर
एम एस के प्रोजेक्टस इं. लि	पात्र निविदा भरल्या नाहीत
अश्विनी इंफ्रा डेव्हलपमेंटस प्रा. लि.	अपात्र

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.८.२ जमिनीचा ताबा प्राप्त करणे :—

कार्यादेश जारी केल्यावर एक महिन्याच्या आत म्हणजे सप्टेंबर २००९ पर्यंत कंत्राटदाराने जमिनीचा ताबा मिळविण्यासाठी रु. ५.०७ कोटी जमा करावयाचे होते. परंतु सप्टेंबर २००९ ते एप्रिल २०१० दरम्यान पाच हप्त्यांमध्ये ही संपूर्ण रक्कम जमा करण्यात आली होती. असे आढळून आले की, आवश्यक असलेल्या एकूण ६.८० हेक्टर (ha) जागेसाठी रु. ४.२३ कोटी रक्कम प्रदान करण्यात आली होती (४.७३ ha) आणि उर्वरित रु. १.७४ कोटी (२.०७ ha) रक्कम भरावयाची होती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

जमिनीचा ताबा प्राप्त करणे - उद्योजकाने मंजूर निविदेतील रु. ५.०७ कोटी तरतुदीपेक्षा रु. ५.९१ कोटी इतकी रक्कम टप्याटप्प्याने जमा केलेली असून ६.८० हे इतक्या जागेपैकी रु. ४.२३ कोटी इतक्या रकमेचे वाटप करण्यात आले असून शिल्लक रक्कम विभागाकडे जमा आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.८.३ प्रकल्पावरील अपुरे पर्यवेक्षण संनियंत्रण :—

तपासणीत असे आढळून आले की एस.सी. च्या नियुक्तीसबंधीची तरतूद रद्द करण्यात आली होती. आणि शासनाच्या धोरणाला डावलून काम इआयसी वर सोपविण्यात आले होते. तसेच कामाचे नियमितपणे पर्यवेक्षण केले जात आहे अथवा नाही आणि सदोष कार्यान्वयनासाठी केलेली सुधारणात्मक उपाययोजना दर्शविणारे कोणतेही दस्तऐवज ठेवण्यात आले नव्हते. सीए च्या अनुसूची एम मध्ये नमूद केलेल्या विविध प्रकारच्या चाचण्या कंत्राटदाराला करावयाच्या होत्या. एकूण चाचण्यांपैकी किमान २० टक्के चाचण्या दक्षता व गुणनियंत्रण परिमंडळातील शासकीय प्रयोगशाळांमध्ये करणे आवश्यक होते आणि उर्वरित चाचण्या कार्यस्थळावरील प्रयोगशाळांमध्ये करावयाच्या होत्या. कार्यस्थळावरील प्रयोगशाळेत केलेल्या चाचण्या

जरी पुरेशा प्रमाणात केल्या गेल्या होत्या तरी शासकीय प्रयोगशाळांमध्ये गुणवत्ता चाचण्या करण्यांत सात टक्के ते ५५ टक्के तूट आढळून आली होती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

प्रकल्पावरील अपुरे पर्यवेक्षण/संनियंत्रण विभागाकडे कामाचे परीक्षण करणेसाठी आवश्यक तो अनुभवी व उच्चशिक्षित मनुष्यबळ असल्याने ची तरतूद वगळण्यात आली होती.

प्रकल्प हा 'बांधा, वापरा व हस्तांतरित करा' या तत्त्वावर असल्याने रस्त्याची देखभाल दुरुस्ती करणे व सुस्थितीत ठेवणे उद्योजकाची जबाबदारी आहे.

कामाच्या साहित्याच्या क्षेत्रीय प्रयोगशाळेत घेण्यात आलेल्या चाचण्या या पुरेशा आहेत. तसेच निविदेनुसार आवश्यक त्या शासनाच्या दक्षता व गुणनियंत्रण मंडळाच्या प्रयोगशाळेतून अपूर्ण चाचण्यांमुळे शासनाचा बुडालेला महसूल उद्योजकाकडून शासनातर्फे उद्योजकास कार/जीप, एसटी बस व स्कूल बस यांना पथकरात सूट दिल्यामुळे देय असलेल्या भरपाईच्या रकमेतून वसूल करण्यात येईल.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.८.४ तात्पुरत्या पूर्तता प्रमाणपत्राचे प्रदान :—

सवलत करारानुसार पहिल्या कामासंबंधी पूर्तता प्रमाणपत्र देण्यात आल्यावरच पथकर वसुली सुरू करण्याची परवानगी देण्यात आली होती. पहिल्या टप्प्यातील कामाच्या एकूण किमतीपैकी कंत्राटदाराने जरी फक्त ९८ टक्के काम पूर्ण केले तरी त्याला तात्पुरते पूर्तता प्रमाणपत्र दिले गेले (जानेवारी २०१२) व पथकर वसुली नियोजित वेळेआधी सुरू करण्यास परवानगी दिली गेली होती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

निविदा P फॉर्म मधील पान क्र ३० खंड II नुसार फेज I चे काम पूर्ण झालेवर पथकर वसुलीस परवानगी देण्याची तरतूद आहे. त्यानुसार फेज I मध्ये उद्योजकाने ११३.११ कोटी किमतीचे काम पूर्ण केलेले असून ते फेज I च्या रु. ११४.८७ कोटी किमतीच्या ९८.४७ टक्के इतके येते.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.८.५ पथकराची वसुली :—

P प्रपत्राच्या कलम १०.१ ब नुसार कंत्राटदाराने प्रकल्पाचा खर्च भागविण्यासाठी कर्जदाराकडून कर्जाऊ घेतलेल्या निधीचा वापर केला तर आर्थिक ताळेबंद व पर्यायी करार यासंबंधीच्या तरतुदीसह कर्जदाराविषयीच्या तरतुदी लागू ठरतात. पर्यायी कराराच्या कलम ४ नुसार समव्यावसायिक बँकेच्या गटातील अग्रगण्य बँकेमध्ये ESCROW खाते उघडावे आणी कंत्राटदाराने या ESCROW खात्यात रोखीच्या सर्व व्यवहारांची रक्कम जमा करावी. कंत्राटदाराने वित्तीय संस्थांकडून रु. १३७ कोटी कर्ज उभारले परंतु जून २०१२ नंतर खात्यात रक्कम जमा करणे बंद केले. कंत्राटदाराला कसुरदार घोषित करुन बँकेने सुप्रीम इन्फ्रास्ट्रक्चर इंडिया लिमीटेड (SIIL) या दुसऱ्या एका संस्थेबरोबर पर्यायी करार केला आणि त्यास मान्यता देण्याविषयी महाराष्ट्र शासनाला विनंती केली. (मे २०१३) परंतु महाराष्ट्र शासनाकडून मान्यता प्राप्त झाली नसतानाही बँकेने पथकर वसुली करण्यासाठी SIIL ला प्राधिकृत केले. (१२ जून २०१३) महाराष्ट्र शासनाने पर्यायी करारास उशिराने तत्वतः मान्यता दिली.(३ ऑक्टोबर २०१३). परंतु नवीन कंत्राटदाराच्या नावाने आजतागायत (नोव्हेंबर २०१४) पथकराची अधिसूचना जारी करण्यात आली नव्हती. महाराष्ट्र शासनाने सांगितले की, आधीच्या कंत्राटदाराच्या नावाने पथकराची अधिसूचना याआधीच जारी करण्यांत आली आहे. आणि त्यामधील नावात यथावकाश बदल करण्यात येईल.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

पथकर अधिसूचनेमध्ये नवीन उद्योजकाचे नाव बदलणेसाठी आवश्यक तो प्रस्ताव शासनास सादर करण्यात आला आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.९ बारामती-फलटण-लोणंद-शिरवळ प्रकल्प :—

प्रकल्पाचे नाव	नमुना सवलत कराराअंतर्गत संकल्पचित्र करा, बांधा वापरा, वित्तीय सहाय्य द्या आणि हस्तांतरित करा (DBFOT) या तत्त्वावर बारामती-फलटण रस्ता (SH १०) किमी ४२/४०० ते ६४/३०० आणि फलटण लोणंद ते शिरवळ रस्ता (SH ७०) किमी १३६/०० ते ८०/०० (BPLS) चे चौपदरीकरण.
प्रकल्पासाठी CIC ची मंजूरी	२६ डिसेंबर २००७, प्रकल्प किंमत रु. २१९.६७ कोटी आणि तीन वर्षाच्या बांधकाम कालावधीसह २५ वर्षांचा सवलत कालावधी. प्रकल्प वर्धनक्षम करण्यासाठी, रु. ८७.८७ कोटी (४० टक्के) VGF विचारात घेण्यात आला होता.
निविदेस CIC ची मंजूरी	१८ऑगस्ट २००९, रु. १३८.७० कोटी व्यवहार्यता त्रुटी अर्थ साहाय्य प्रकल्प किंमत रु. ३५५.६५ कोटी
यशस्वी बोलीदाराचे नाव	IVRCL इन्फ्रा अँड प्रोजेक्ट लिमीटेड
SPV	SPB डेव्हलपर्स प्रायव्हेट लिमिटेड ज्यास महाराष्ट्र शासनाने १ ऑक्टोबर २००९ रोजी मान्यता दिली.
स्वीकृती पत्र/आर्थिक ताळेबंद / कार्यादेश यांची तारीख	२७ ऑगस्ट २००९/६ मार्च २०१०/२२ फेब्रुवारी २०१०
प्रकल्पाचे घटक	रस्त्याची लांबी ७७.९० कि.मी. तीन विभाग आणि तीन पथकर नाक्यांमध्ये प्रकल्पांची लांबी विभागली गेली होती.
प्राधिकृत संस्थेची (GOI) VGF ला मान्यता.	प्राधिकृत संस्थेला कंत्राटदाराला देण्यात येणाऱ्या VGF रकमेला मान्यता देते. (EI) अंतिम मंजुरी मार्च २०११मध्ये देण्यात आली . ज्यामध्ये रु.१२२.०९ कोटी VGF चा समावेश होता. (केंद्र शासनाकडून रु. ६७.८० कोटी आणि राज्य शासनाकडून उर्वरित रु. ५४.२९ कोटी)
प्रकल्पाची सद्यःस्थिती	प्रकल्प अपूर्ण आहे.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

निरंक.

शासनाचे अभिप्राय :—निरंक.

निरंक.

२.१.९.१ निविदा प्रक्रिया :—

प्रकल्पाचा प्रत्येक भाग पूर्ण झाल्यावर (एकूण तीन भाग) पथकर वसुलीस परवानगी देण्यात येईल या अटीवर, वाटाघाटीनंतर न्यूनतम बोलादाराने व्यवहार्यता त्रुटी अर्थसाहाय्य रु. १६४.६७ कोटी (प्रकल्प किंमतीच्या ४६.८० टक्के) प्रस्तावित रक्कम रु. १२२.०९ कोटीपर्यंत (प्रकल्प किंमतीच्या ३४.३२ टक्के) कमी केली. वित्तीय बोली उघडल्यावर सवलत कराराच्या शर्तीमध्ये बदल करणे नियमबाह्य होते. ज्यामुळे व्यावसायिकाला अवाजवी लाभ दिला गेला. महाराष्ट्र शासनाने सांगितले की न्यूनतम बोलादाराबरोबर अंतिम वाटाघाटी करण्यात आल्या होत्या आणि प्रस्तावित घट ही शासनाचे हित लक्षात घेऊन करण्यात आली होती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सदर प्रकल्पाच्या पूर्व अर्हतेसाठी निविदा मागविण्यात आल्या होत्या. त्यात ९ उद्योजक पात्र ठरले. पूर्वअर्हता सूचीला दिनांक १४ जानेवारी २००९ रोजीच्या पत्रान्वये शासनाने मान्यता दिली आहे. या ९ पात्र उद्योजकांमार्फत R.F.P. मागविण्यात आली. त्यात ३ उद्योजकामार्फत R.F.P. निविदा सादर करण्यात आली. न्यूनतम दराची निविदा मे. आय.व्ही.आर.सी.एल. इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट लि. यांचा रु. १६४.६७ कोटी (४६.८०%) सादर करण्यात आली. सदर मागण्यात आलेली grand ही जादा असल्याने उद्योजकासमवेत वाटाघाटी करण्यात आल्या व त्यास कमी दराची निविदेवर रु. १२२.०९ कोटी (ग्रँडच्या ३४.२२%) वर अंतिम करण्यात आले. शक्तिप्रदान संस्थेमार्फत मंजुरी देताना या सर्व बाबी निदर्शनास आणून

देण्यात आल्या व त्यांचेमार्फत C.V.C. मार्गदर्शक तत्वे व अटींवर देकार यांना विचारात घेण्यात आले. ही अटीयुक्त देकारास कॅबीनेट सब कमिटीमार्फत दिनांक १८ ऑगस्ट २००९ रोजी व शक्तीप्रदान संस्थेमार्फत दिनांक १ जानेवारी २०११ रोजी सर्व बाबी विचारात घेऊन मंजुरी देण्यात आली. उद्योजकामार्फत सदर वाढीव रु.३४.२२ कोटी V.G.F. साठी समर्थक उत्तर देण्यात आले आहे. तथापि, अंतिम वाटाघाटी न्यूनतम देकार असणाऱ्या उद्योजकासमवेत करण्यात आल्या असून उद्योजकामार्फत कमी करण्यात आलेली ऑफर (देकार) रक्कम ही शासन हिताची आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

नमुना सवलत करारामधील कलम २५.२ नुसार बोलीमध्ये नमूद केलेल्या व प्राधिकाऱ्यांनी मान्य केलेल्या रकमेएवढे व्यवहार्यता त्रुटी अर्थसहाय्य पाठबळ असावे. परंतु कोणत्याही परिस्थितीत भाग भांडवलापेक्षा ते जास्त नसावे. परंतु, कंत्राटदाराला जास्तीत जास्त व्यवहार्यता त्रुटी अर्थसहाय्य देण्यात यावे यासाठी MCA मधील " कोणत्याही परिस्थितीत भाग भांडवलापेक्षा ते जास्त नसावे " ही कलम २५ खालील तरतूद रद्द करून, कंत्राटदाराचे प्रत्यक्ष भागभांडवल रु.२५.९३ कोटी असताना रु.१२२.०९ कोटी व्यवहार्यता त्रुटी अर्थसहाय्यास मान्यता देण्यात आली.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

उद्योजकाचा रु.१२२.०९ कोटीच्या V.G.F. चा प्रस्ताव मंत्रीमंडळ उपसमितीमार्फत मंजूर करण्यात आला असून शक्तीप्रदान समितीने उद्योजकाच्या देकारास स्विकृती दिली आहे. सवलत करारनामाच्या अटी व शर्तीनुसारच V.G.F. देय आहे. उद्योजकाने सादर केलेल्या आर्थिक ताळेबंदानुसार प्रकल्पाची एकूण किंमत रु.३८२.०० कोटी असून मंजूर डेब्ट (कंत्राटदाराचे कर्ज) रु.१९१.०३ कोटी व इक्विटी (कंत्राटदाराचे भांडवल) रु. ६९.०० कोटी एवढी आहे. निविदा शर्तीचे उल्लंघन करण्यात आलेले नाही .

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.९.२ प्रकल्पाची अंमलबजावणी :—

१३०.५३ हेक्टर जमीन प्राप्त करण्यासाठी DPR मध्ये रु.१५.१६ कोटीची रक्कम निर्धारित केली होती. VGF साठी अंतिम मंजुरी प्राप्त करण्यासाठी केंद्र शासनाला प्रस्ताव सादर करताना (जानेवारी २०११) विभागाने प्रकल्पासाठी संपूर्ण जमीन उपलब्ध असल्याचा दावा केला होता. परंतु खाजगीरित्या वाटाघाटी करून रु. ९.८७ कोटीस फक्त ३७.२३ हेक्टर जमीन प्राप्त करण्यात आल्याचे आणि नोव्हेंबर, २०१४ पर्यंत उर्वरित ९३.३० हेक्टर जमिनीचा ताबा प्राप्त करण्यासाठी रु.२२.५९ कोटी उपविभागीय अधिकाऱ्याकडे (SDO) जमा करण्यात आल्याचे आढळून आहे.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

नियोजित प्रकल्पासाठी शासनाची २० ते २४ मी. रुंदी जमीन उपलब्ध आहे. शासनाच्या २००६ च्या परिपत्रकानुसार खाजगी वाटाघाटीव्दारे ३७.२३६ हेक्टर जमिनीचे भूसंपादन करण्यात आले. प्रकल्पाच्या क्षेत्रात विशेष आर्थिक क्षेत्र विकसित करण्यात आले. प्रकल्पबाधित शेतकऱ्यांनी त्यांच्या जमिनीचा मोबदला वाढवून मागितल्यामुळे त्यांनी भूसंपादनास विरोध दर्शविला आहे. याबाबत पुरेसा मोबदला प्रदान करुनही खाजगी वाटाघाटीव्दारे जमिनीचे भूसंपादन करता आले नाही. म्हणून सदर प्रकल्पाचे भूसंपादनाचा प्रस्ताव महसूल विभागाकडे सादर करण्यात आला. सद्यःस्थितीत ३१२ हेक्टरपैकी २८०.२२ हेक्टर (९० %) जमिनीवर ताबा असल्याने प्रकल्पाचे काम सुरू करता येईल. प्रमाण सवलत करारनाम्यानुसार (MCA) भूसंपादनासाठी लागणारी रक्कम राज्य शासनाकडून उपलब्ध करावयाची आहे. म्हणून संबंधित प्रकल्पग्रस्त शेतकऱ्यांना भूसंपादनासाठी लागणारी वाढीव रकमही राज्य शासनाकडून प्राप्त करावी लागणार आहे. त्यासाठी सुधारित भूसंपादनाचे अंदाजपत्रक शासनास सादर करावयाची कार्यवाही सुरू आहे. शासनाकडून सदरचा निधी उपलब्ध झाल्यानंतर व भूसंपादन अधिकारी यांचेकडून अंतिम निवाडा प्रकाशित होण्याची कार्यवाही सुरू आहे व त्यानंतर भूसंपादनासाठी लागणारा खर्च अंतिम करता येईल.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

PWD च्या प्रमाणकानुसार विद्युत वाहिन्या स्थलांतरीत करण्याचा खर्च PWD व महाराष्ट्र राज्य विद्युत मंडळ (MSEB) यांनी सम प्रमाणात विभागून करायचा होता. जरी PWD कडून विद्युत वाहिन्यांच्या स्थलांतरावर रु.५.७५ कोटी खर्च झाला होता. तरी त्यातील MSEB च्या हिश्याची रु.२.८७ कोटी रक्कम एप्रिल,२०१० मध्ये मागणी करुनही प्राप्त झाली नव्हती. (नोव्हेंबर २०१४)

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

शासनाच्या निर्देशानुसार विद्युत तारांच्या स्थलांतरण करण्यासाठी लागणारा खर्च सार्वजनिक बांधकाम विभाग व महाराष्ट्र विद्युत मंडळाने ५०/५० या प्रमाणात करावा असे नमूद केले आहे. तथापि, सदर प्रकल्पाच्या मूळ प्रकल्प अहवालानुसार स्थलांतरण करण्यासाठी लागणारा खर्च सार्वजनिक बांधकाम विभागाने मूळ प्रकल्प अहवालात समाविष्ट केला आहे. सदर प्रकल्पाचे काम त्वरित सुरू करावयाचे असल्यामुळे विद्युत तारांच्या स्थलांतरणाचा खर्च सार्वजनिक बांधकाम विभागाने सुरूवातीस करून प्रकल्पाचे काम पूर्ण झाल्यानंतर उर्वरीत खर्च महाराष्ट्र विद्युत मंडळ व राज्य शासन यांच्या सहमतीने पत्रव्यवहार करून अंतिम निर्णय घेण्यात येईल व लेखे अंतिम करण्यात येतील.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

प्रकल्पाचा व्यवसायिक वापर करण्यासाठी जरी ५ मार्च २०१३ ही तारीख नियोजित करण्यात आली होती. तरी निधीची अनुपलब्धता, मार्गक्रमण हक्काकरता जमिनीचा ताबा प्राप्त न होणे आणि कंत्राटदाराच्या नुकसान भरपाईच्या दाव्याची निश्चिती प्रलंबित असणे यामुळे सदर तारखेस प्रकल्प सुरू होऊ शकला नाही. (नोव्हेंबर, २०१४)

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सदर प्रकल्पाचे काम हे प्रमाण सवलत कराराम्याच्या तरतूदीनुसार करण्यात येत आहे. ३१२ हे लागणा-या भूसंपादनापैकी २८०.२२ हेक्टर (९०%) जमीन प्रकल्पाचे काम करण्यासाठी उपलब्ध आहे. सदर प्रकल्पाच्या नियोजित आर्थिक वसूलीची (Commercial Operation Date) अंतिम तारीख जरी ५ मार्च २०१३ ही असली तरी उद्योजकाच्या आर्थिक अडचणीमुळे उद्योजक दि. ५ मार्च २०१३ काम पूर्ण करण्यास असमर्थ आहे. म्हणून उद्योजकाने प्रकल्पाच्या संपूर्ण भूसंपादनास विलंब होत असल्यामुळे नुकसान भरपाईची मागणी केली आहे. सदरची बाब शासनाच्या अंतिम मंजूरीसाठी सादर करण्यात आली आहे. उद्योजकास द्यावयाच्या नुकसान भरपाईबाबतचा निर्णय प्रलंबित आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.९.३ देखभालीच्या दायित्वाचा भंग :—

सवलत करारानुसार कंत्राटदाराने सवलतीच्या कालावधीत रस्त्याची देखभाल व दुरुस्ती करावयाची होती. परंतु IE व PWD ने वेळोवेळी दर्शविलेल्या त्रुटींना सुधारण्यासाठी कंत्राटदार कोणतीही सुधारणात्मक उपाययोजना करत नसल्याचे आढळून आले. देखभालीच्या अटींचे पालन न केल्याबद्दल सवलत करारामधील तरतूदीनुसार योग्य ती कारवाई करण्याची IE नी शिफारस केली. (फेब्रुवारी, २०१४) बांधकाम अपूर्णावस्थेत असलेल्या व धोकादायक भागांची यादी देताना IE नी हे आर्वजून नमूद केले (जून, २०१४) की रस्त्याचा हा पट्टा (खालील छायाचित्रात दर्शविलेला) असुरक्षित धोकादायक आणि अपघातप्रवण असून त्यामुळे रस्त्याचा वापर करणाऱ्या प्रत्येकाच्या जीवास धोका निर्माण होऊ शकतो. परंतु PWD कडील दस्ताऐवजांवरुन असे निदर्शनास आले की, जून, २०१४ पर्यंत PWD ने कोणतीही कार्यवाही सुरू केली नव्हती तसेच कंत्राटदाराच्या जोखिमेवर व खर्चाने विभागाकडे असलेल्या VGF मधून विभागाने साखळी कि.मी. ८६/०० ते कि.मी.१००/०० या पट्टयाच्या कामाचे भाग करुन खड्डे बुजविण्याचे रु.१६.३२ लक्ष रक्कमेचे काम पूर्ण केले होते. (फेब्रुवारी, २०१४).

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सदर प्रकल्पाच्या प्रमाण सवलत करारनाम्यानुसार उद्योजकाने सदर प्रकल्पाच्या बांधकाम कालावधीत प्रकल्पात समाविष्ट असलेल्या महामार्गाची दुरुस्ती करणे आवश्यक आहे. परंतु शासनाच्या व स्वतंत्र अभियंता यांचेमार्फत वारंवार सूचना देऊनही उद्योजक रस्त्याची दुरुस्ती करत नाही. मा.मुख्य अभियंता, सा.बा.प्रादेशिक विभाग, पुणे यांनी सदर रस्त्याच्या दुरुस्ती उद्योजकाच्या जोखीमेवर व खर्चानुसार प्रमाण सवलत करारनाम्याच्या तरतुदीनुसार करण्याच्या सूचना दिल्या आहेत. तथापि, सदरच्या प्रकल्पाचे काम गेल्या अडीच वर्षापासून बंद आहे. प्रकल्पातील रस्त्याच्या काही भागात वाहतुक सुरू ठेवणे अशक्य आहे. उद्योजक सदर रस्त्यांची दुरुस्ती करीत नाही. म्हणून शासनाने सदर रस्त्याच्या विशेष दुरुस्ती अंतर्गत रु.३३६.०९ लक्षचे काम उद्योकाच्या जोखीम व खर्चाने मंजूर केले आहे. सदरचे काम आता पूर्ण करण्यात आले आहे. जर उद्योजकाने सदर रस्त्याची कुठलीही दुरुस्ती केली नाही तर सदर दुरुस्तीसाठी लागणारा वाढीव खर्च मंजूर करून उद्योजकाच्या जोखीम व खर्चानुसार रस्त्याचे दुरुस्तीचे काम हाती घेण्यात आले.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.९.४ प्रकल्पावरील अपुरे पर्यवेक्षण संनियंत्रण :—

सवलत कराराच्या तारखेपासून ९० दिवसांच्या आत IE ची नेमणूक करावयाची असूनही एक वर्षापेक्षा जास्त विलंबाने IE ची नेमणूक करण्यात आली (ऑक्टोबर, २०१०). महाराष्ट्र शासनाने ही वस्तुस्थिती मान्य करताना असे सांगितले की, IE च्या नेमणूकीआधी IE मार्फत PWD कडून कामाचे पर्यवेक्षण केले जाते. हे उत्तर स्वीकाराह नाही. कारण, IE ची नेमणूक विलंबाने होणे म्हणजे सवलत करारातील अटींचे उल्लंघन होते. तसेच IE च्या नेमणुकीच्या आधीच्या कालावधीचे PWD मधील मासिक प्रगती अहवाल (MPRs) आणि निरीक्षण टिप्पण्या दस्तऐवजात आढळून आल्या नव्हत्या.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

या प्रकल्पासाठी स्वतंत्र अभियंता नेमण्याच्या प्रक्रियेत सार्वजनिक बांधकाम विभागाने पुढाकार घेऊन शासनाकडून सल्लागाराच्या मंडळाकडून मंजुरी प्राप्त करून अंतिमतः स्वतंत्र अभियंत्याची नेमणूक करण्यात आली. सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या कार्यपद्धतीनुसार प्रकल्प अभियंता अनुपस्थित राहिल्यास सार्वजनिक बांधकाम विभाग सदर प्रकल्पाचे काम पूर्णत्वास नेईल व स्वतंत्र अभियंता म्हणून कामाची देखरेख करेल. या प्रकल्पाच्या कामात स्वतंत्र अभियंता नेमणुकीदरम्यान सार्वजनिक बांधकाम विभागामार्फत स्वतंत्र अभियंता म्हणून काम करण्यात आले आहे. स्वतंत्र अभियंता यांची नेमणूक गुणवत्ता व किंमत (Q.C.B.S.) या पद्धतीवर करण्यात येते. ही पद्धत २ वेगळ्या टप्प्यातील आहे. पहिल्या टप्प्यात सल्लागाराचे अर्हता निवड सूची करण्यात येते व दुसऱ्या टप्प्यात या अर्हता निवडसुचीतून सल्लागार स्वतंत्र अभियंत्याची नेमणूक करण्याची तरतूद आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१. १० जाम- वरोरा प्रकल्प

२.१.१०.१ निविदा प्रक्रिया :—

जरी न्यूनतम बोलीदाराने व्हीजीएफसाठी प्रकल्प किमतीच्या रु. ९९.६७ कोटीचा (४४.५७ टक्के) प्रस्ताव ठेवला होता. जो सिआयसि ने विहित ४० टक्के प्रमाणकाच्या समोर मान्य केला (ऑगस्ट २०१०) परंतु केंद्र शासनाच्या प्राधिकृत संस्थेने (इआय) हा प्रस्ताव प्रतियोगी नसल्याने बोली फेटाळणे आवश्यक आहे, असा आक्षेप घेतल्यावर (जानेवारी २०१२) एक सवलत करार करून (फेब्रुवारी २०११) व्हीजीएफ रु. .८९.४३ कोटी पर्यंत कमी करण्यात आला. (फेब्रुवारी २०१२) महाराष्ट्र शासनाने सांगीतले की कंत्राटदाराचा प्रस्ताव सिआयसि कडून मंजूर झाला होता आणि एकूण प्रकल्प किमतीच्या ४० टक्के मर्यादेपर्यंत कंत्राटदाराने त्यांची प्रस्तावीत बोली रक्कम कमी केली होती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सदर प्रकल्पासाठी सवलत करारनाम्यातील प्रकरण २५ नुसार निश्चित सवलतीच्या कालावधीसाठी, उद्योजकाने शासन सहभाग नोंदविण्यासाठी निविदा मागविण्यात आल्या व न्युनतम शासन सहभागाची नमुद केलेल्या उद्योजकाची निविदा स्वीकारण्याची शिफारस मंत्रिमंडळ पायाभुत सुविधा समितीने केली. न्युनतम निविदेत मागणी केलेला शासन सहभाग पुरक करारनाम्यान्वये उद्योजकाने सुधारीत केला.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१०.२ प्रकल्पासाठी निधीचा पुरवठा :—

सिए च्या अनुच्छेद २५.२ नुसार बोलीमध्ये नमुद केलेल्य व प्राधिकाग्रांनी मान्य केलेल्या रक्कमे ऐवढे व्हीजीएफ चे पाठबळ असावे, परंतु, कोणत्याही परीस्थितीत भाग भांडवलापेक्षा जे जास्त नसावे. परंतु कंत्राटदाराच्या रू. ३४.२५ कोटी भागभांडवलापेक्षा रू ८९.४३ कोटी ही व्हीजीएफ ची रक्कम अधिक होती. महाराष्ट्र शासनाने सांगितले की केंद्र शासनाच्या पत्रानुसार (एप्रिल, २००९) व्हीजीएफ प्रमाण भागभांडवलाच्या दुप्पटीपेक्षा अधिक नसावे. आणि इआय समिती बैठकीत केंद्र शासनाकडून मान्यता देताना हेच सुत्र वापरण्यात आले होते. हे उत्तर स्विकाराह नाही कारण या प्रकरणात देण्यात आलेला व्हीजीएफ भागभांडवलाच्या दुप्पटीपेक्षा अधिक होता.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सवलत करारनाम्यातील कलम २५.२ नुसार शासन सहभागाची मर्यादा प्रकल्प किमतीच्या ४० टक्के आहे. यापैकी २० टक्के वाटा केंद्र शासन व उर्वरित राज्य शासनाने सोसावयाचा आहे. याबाबत दिनांक ०६.०३.२०१५ रोजी संपन्न झालेल्या ३८ व्या शक्तीप्रदान समितीच्या बैठकीत आर्थिक व्यवहाराची कागदपत्रे तपासणीअंती व पुरक करारनाम्यानुसार शक्तीप्रदान समितीच्या सर्व सदस्यांनी प्रकल्पास अनुकुलता दर्शविली व रु.२२३.६१ कोटी प्रकल्प किंमतीच्या २० टक्के केंद्र शासनाचा सहभाग रु. ४४.७२ कोटी रकमेस सदर प्रकल्पास मान्यता प्रदान करण्यात आली. बांधकाम कालावधीत उद्योजकास शासन सहभागापोटी रु. ६९.५४ कोटी अदा करण्यात आले जी उद्योजकाने प्रकल्पात गुंतविलेल्या रकमेच्या दुप्पट रकमेच्या जवळपास आहे. उर्वरित शासन सहभाग उद्योजकास प्रकल्प पुर्ण झाल्यावर जुलै २०१२ ते मार्च २०१५ या ३ वर्षांच्या कालावधीत टप्प्याटप्प्याने अदा करण्यात आला. मंजुर निविदेनुसार शासन सहभाग उद्योजकास टप्प्याटप्प्याने अदा करण्यात आला आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१०.३ प्रकल्पाची अमंलबजावणी :—

डिपीआरमध्ये आयआरसी ३७/२००१ नुसार रस्त्याच्या भूपृष्ठावरील थराची जाडी ७२० मी.मी असल्याचे गृहित धरण्यात आले होते परंतु चाचणी अहवालातून रस्त्याच्या भूपृष्ठावरील थराची जाडी प्रत्यक्षात ५९४ मी.मी ते ६१३ मी.मी या प्रमाणात असल्याचे म्हणजेच रस्ता निकृष्ठ दर्जाचा असल्याचा आढळून आले होते.

CA च्या अनुच्छेद १७.१५ नुसार कंत्राटदाराने कार्यस्थळावर कोठेही कोणत्याही प्रकारची व्यावसायिक जाहिरात, प्रदर्शन किंवा जाहीरात फलक लावू नये किंवा दुसऱ्याला त्यासाठी अनुमती देऊ नये. परंतु, पी.डब्लु.डी च्या अधिकाऱ्याबरोबर संयुक्तपणे घेतलेल्या कार्यस्थळ भेटी दरम्यान (जून २०१४)असे आढळून आले की, CA च्या शर्तीचे उल्लंघन करून कंत्राटदाराने रस्ता दुभाजकावर व्यावसायिक जाहिरात फलक लावला होता.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

प्रकल्प अहवाल तयार करताना ६ टक्के सीबीआर व २५ वर्षे डिझाईन पिरेड विचारात घेवुन ७२० मिमी क्रस्ट संकल्पित करण्यात आली होती. सदर प्रकल्प डिबीएफओटी तत्वावर असल्यामुळे उद्योजकास करारनाम्यातील परिशिष्ट-ड मधील स्पेसिफिकेशन नुसार क्रस्ट संकल्पित करण्याची मुभा आहे. यानुसार उद्योजकाने आय आर सी ३७/२००१ मधील तरतुदीनुसार नव्याने क्रस्ट संकल्पन केले व या क्रस्ट संकल्पनास प्रकल्पाचे बांधकामावर देखरेख करणाऱ्या स्वतंत्र अभियंता यांनी मान्यता प्रदान केली. यात आर सी च्या मानकाचे उल्लंघन झालेले नाही.

सदर प्रकल्प डिबीएफओटी तत्वावर असून सवलत करारनाम्यातील परिच्छेद ५.१.१ नुसार, उद्योजकाने प्रकल्पासाठी स्वखर्चाने निधी संकलन, अभियांत्रिकी, पुरवठा, बांधकाम, देखभाल दुरुस्ती इत्यादी बाबी पुर्ण करावयाच्या आहेत. केंद्र शासनाच्या राज्य मार्गाच्या चौपदरीकरणाच्या संहितेनुसार (आय आर सी ८४) टप्प्याटप्प्याने बांधकाम (स्टेज बांधकाम) करण्यास अनुमती आहे. प्रकल्प रस्त्याच्या रफनेस इंडेक्स २५०० प्रती किमी चा मर्यादेत राखणे उद्योजकास बंधनकारक आहे.

उद्योजकाने सादर केलेले संकल्पनास स्वतंत्र अभियंता यांनी मंजुरी प्रदान केली व यानुसार चौपदरीकरणाच्या प्रकल्पाचे बांधकाम पुर्ण करण्यात आल्यावर प्रकल्पास स्वतंत्र अभियंता यांनी पुर्णत्वाचे प्रमाणपत्र प्रदान केले. अश्याप्रकारे प्रकल्प रस्त्याचे बांधकाम निम्न दर्जाचे झाले नाही.

रस्ता दुभाजकावरचे जाहिरात फलक हटविण्याबाबत उद्योजकास वेळीच सूचना देण्यात आल्या असून जाहिरात फलक हटविण्यात आले आहे. अश्याप्रकारे करारनाम्याचे उल्लंघन झालेले नाही.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१०.४ पथकराची वसुली :—

पी.डब्ल्यू.डी. नेजुलै २००९ मध्ये पथकर धोरणामध्ये यासारख्या प्रकल्पासाठी घोषित केलेल्या दरापेक्षा या प्रकल्पासाठी ग्राहय धरलेल्या पथकराचे दर अधिक होते. महाराष्ट्र शासनाने सांगितले की, सिआयसि कडून प्रकल्पास मंजुरी देण्याच्या वेळी जुलै २००९ चे पथकर धोरण लागू झाले नव्हते. हे उत्तर स्विकारार्ह नाही कारण ऑगस्ट, २०१०, म्हणजेच जुलै, २००९ ला पथकर धारण निश्चित केल्यावर एक वर्षापेक्षा जास्त कालावधीनतंर निविदेस मंजुरी देण्यास आली होती आणि त्यामुळे निविदेस मंजूरी देताना महाराष्ट्र शासनाने ते विचारात घेणे आवश्यक होते. ज्या दराने पथकर आकारला जात होता. तो दर आणि जुलै, २००९ च्या पथकर धोरणातील पथकराचे दर खाली तक्ता २.१.१ मध्ये दिले आहे.

तक्ता २.१.१ शासन निर्णयानुसार असलेल्या पथकराच्या तुलनेत प्रत्यक्ष आकारलेले पथकर

वाहनाचा प्रकार/वर्गवारी	३० जुलै २००९ च्या शासन निर्णयात दिलेले दर	करारानुसार आकारण्यात येणरे पथकराचे दर (रु.)	फरक (रु.)
२ अ प्रकारचे	३०	४५	१५
२ ब प्रकारचे	५५	६५	१०
प्रकार ३ चे	११०	१३०	२०
प्रकार ४ चे	१८०	२२०	४०

स्त्रोत जाम-वरोरा सवलत करार व जुलै, २००९ चा शासन निर्णय

कंत्राटदाराने प्राप्त केलेल्या प्रत्यक्ष पथकराच्या रकमेचा तपशील उपलब्ध नसल्यामुळे, प्राप्त केलेल्या अतिरीक्त रकमेचा परिणाम पडताळता येवू शकला नाही.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

जाम - वरोरा चौपदरीकरणाचा प्रकल्प दिनांक १० सप्टेंबर २००८ रोजी मंत्रीमंडळ पायाभूत सुविधा समितीत मंजूर करण्यात आला. हा प्रकल्प तयार करतांना राज्य शासनाच्या दिनांक ९ जानेवारी २००३ च्या पथकर धोरणानुसार तयार करण्यात आला. या पथकर धोरणात ज्या प्रकल्पाची किंमत ७५ कोटी पेक्षा जास्त असेल त्या प्रकल्पासाठी वेगळे पथकराचे दर ठरविण्यात यावे असे नमूद आहे. त्यानुसार या प्रकल्पासाठी पथकराचे दर निश्चित करण्यात आले. मंत्रीमंडळ पायाभूत सुविधा समितीने प्रस्तावास मान्यतेच्यावेळी दिनांक ३० जुलै २००९ चे पथकर धोरण अस्तित्वात नव्हते. त्यामुळे ही पथकर आकारणी बाबतचे धोरण मान्य करण्याचा प्रश्न उदभवत नाही.

जरी निविदेला ऑगस्ट, २०१० ला मान्यता मिळाली असेल तरी प्रकल्प जुलै, २००९ रोजी तयार करुन सादर करण्यात आला होता तसेच जनतेमधील पथकर आकारणीबाबत असलेली शंका व असमानता टाळण्यासाठी पथकर आकारणीचे दर वरोरा-बामणी प्रकल्पानुसार निश्चित करण्यात आले आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.११ मनोर-वाडा-भिवंडी प्रकल्प :—

प्रकल्पाचे नाव	P- प्रपत्राअंतर्गत BOT तत्त्वावर वाडा — भिवंडी रस्ता SH-३५ (साखळी ४९/०० ते ८९/०७०) आणि मनोर — वाडा SH-३४ (साखळी ४९/०० ते ८९/०७०) आणि मनोर-वाडा SH-३४ (साखळी २९/५५० ते ५३/८००) चे चौपदरीकरण.
प्रकल्पासाठी CIC ची मंजुरी	१४ जानेवारी २००९, प्रकल्प किंमत रु. २८० कोटी आणि २ वर्षांच्या बांधकाम कालावधीसह २१ वर्षांचा सवलत कालावधी.
निविदेस CIC ची मंजुरी	१८ ऑगस्ट २००९, प्रकल्प किंमत रु. ३३९.७६ कोटी आणि दोन वर्षांच्या बांधकाम कालावधीसह २२ वर्ष व १० महिन्यांचा सवलत कालावधी.
यशस्वी बोलीदाराचे नाव	राम इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमीटेड आणि तापी प्रिस्टेड प्रोडक्ट लिमिटेड (JV)
SPV	सुप्रीम मनोर-वाडा-भिवंडी इफ्रास्ट्रक्चर प्रायव्हेट लिमिटेड.
स्वीकृती पत्र/आर्थिक ताळेबंद/ कार्यादेश यांची तारीख	२४ सप्टेंबर २००९/३० ऑगस्ट २०१० /११ ऑक्टोबर २०१०.
प्रकल्पाचे घटक	रस्त्याची लांबी :६४.३२० किमी., चार मुख्य पूल, तीन vups आणि इतर सुविधांसह रस्त्याच्या चौपदरीकरणचे बांधकाम.
प्रकल्पाची सद्यःस्थिती	२५ फेब्रुवारी २०१३ रोजी तात्पुरते पूर्तता प्रमाणपत्र देण्यात आले व ०१ मार्च २०१३ रोजी पथकर अधिसूचना जारी करण्यात आली . अंतिम पूर्तता प्रमाणपत्र अद्याप जारी करण्यात आले नाही.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

निरंक

शासनाचे अभिप्राय :—

निरंक

२.१.११.१ निविदा प्रक्रिया :—

CIC ला निविदेचा प्रस्ताव सादर करताना कंत्राटदाराने निविदेतील रु. २८० कोटी इतक्या मूळ प्रकल्प किमतीप्रती सादर केलेली प्रस्तावित रु. ३३९.७६ कोटी किंमतीची रु. ३४३.६९ कोटी इतक्या सुधारित प्रकल्प किमतीबरोबर तुलना केली गेली. प्रकल्पाची प्रति किमी किंमत रु. १५ लक्ष प्रति किमी ऐवजी रु. १.५ कोटी प्रति किमी अशाप्रकारे परिगणित केल्यामुळे सुधारित प्रकल्प किंमत चुकून रु. २८६.१२ कोटी ऐवजी रु. ३४३.६९ कोटी अशी परिगणित करण्यात आल्याचे लेखापरीक्षेत निदर्शनास आले. रु. २८६.१२ कोटी ही प्रकल्प किंमत विचारात घेतल्यास, कंत्राटदाराची प्रस्तावित किंमत निविदा किंमतीपेक्षा १९ टक्क्यांनी अधिक होती. सुधारित अंदाजित किमतीपेक्षा कंत्राटदाराची प्रस्तावित किंमत कमी असल्याचे गृहीत धरुन CIC ने सवलत कराराला मंजुरी दिली (ऑगस्ट २००९). महाराष्ट्र शासनाने असे नमूद केले की, इतर बोलीदारांशी तुलना करता सवलत कालावधी सर्वात कमी होता आणि पीडब्ल्यूडी कडून अंदाजित किंमत फक्त मार्गदर्शनासाठी परिगणित करण्यात येते आणि कंत्राटदाराच्या निवडीसाठी त्याची प्रस्तावित किंमत अंदाजित किंमतीपेक्षा अधिक किंवा कमी आहे अथवा नाही हा निकष विचारात घेण्यात येत नव्हता. रु. ३३९.७६ कोटी किंमतीच्या प्रकल्पासाठी रु. १०१.९३ कोटी समभाग हिस्सा आवश्यक असताना रु. १० लाख वैधता प्राप्त समभाग भांडवल असणारे सुप्रीम मनोर-वाडा-भिवंडी इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रा. लि. या नावाचे एक SPV या प्रकल्पासाठी निवड करण्यात आलेल्या व्यावसायिकांच्या संयुक्त उपक्रमाने प्रस्थापित केले. सामंजस्य करारानुसार (MoU) निर्गमित व पूर्णपणे भरणा भाग भांडवलापैकी ४५ व सहा टक्के समभाग संयुक्त उपक्रमातील दोन कंपन्याच्या नावावर व उर्वरीत ४९ टक्के समभाग सुप्रीम इन्फ्रास्ट्रक्चर BOT प्रा. लि. (SIBPL) या नवीन कंपनीच्या मालकीचे असावयाचे होते. MoU मध्ये अशी तरतूद होती की, SIBPL ने ७४ टक्के एकूण समभाग प्राप्त करुन फक्त २६ टक्के समभाग भांडवल यशस्वी बोलीदारासाठी सवलत कराराच्या तारखेपासून तीन वर्षाच्या अखेरीस राखून ठेवावे (०८ मार्च २०१०). COD नंतर तीन वर्षे संपण्याआधी निर्गमित व संपूर्ण प्रदानित समभाग भांडवलातील JV चा एकूण हिस्सा ५१ टक्क्यांपेक्षा कमी नसावा या सवलत करारातील अटीशी [कलम २० (xi)] हे विसंगत होते. सवलत करारामधील अटीचे उल्लंघन करुन SPV मध्ये नवीन कंपनीचा बहुतांश हिस्सा होता. याविषयी महाराष्ट्र शासनाने उत्तरात मौन बाळगले होते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सदर प्रकल्पासाठी सार्वजनिक बांधकाम विभागाने काढलेली किमत रु. २८०.०० कोटी इतकी असून उद्योजकाची रु. ३३९.७६ कोटी इतकी आहे. तसेच इतर उद्योजकापेक्षा या उद्योजकाचा देकार हा कमी आहे.

तसेच P form मध्ये उल्लेख केल्याप्रमाणे उद्योजकाने स्वतःच्या खर्चाने करारातील तरतूदीच्या अनुषंगाने प्रकल्पाचा अभ्यास करुन बांधकाम, देखभाल दुरुस्ती करणे अपेक्षित आहे.

यामुळे उद्योजकाने स्वतःच्या जोखमीवर सर्वेक्षण करणे बंधनकारक आहे. तसेच, त्याने त्याच्या जबाबदारीवर प्रकल्पासाठी आवश्यक पतपुरवठा व बांधकाम करुन प्रकल्प संपूर्ण सवलत कालावधीमध्ये सुस्थितीत ठेवणे आवश्यक आहे. निविदेतील देकार हा प्रकल्पाचा एकूण खर्च व प्रति दिवसाची पथक वसुली यावर आधारित आहे. सदर निविदा ही ठराविक बाबींच्या दरावर आधारित नसून काम पूर्ण करण्यासाठी करावयाच्या संपूर्ण बाबींचा विचार करून दिलेला आहे.

सदर प्रकल्प हा PPP योजनेमध्ये मंजूर असून यातील बांधकामाची व अर्थसहाय्याची जोखीम उद्योजकाची आहे. सार्वजनिक बांधकाम विभागाने केलेले अंदाजपत्रक हे उद्योजकांसाठी मार्गदर्शक (Guidelines) म्हणून असते. उद्योजकाने दिलेला देकार हा त्याने काढलेल्या किमतीवर आधारित आहे.

यामुळे उद्योजकाने सादर केलेला देकार हा अंदाजित किमतीपेक्षा अधिक किंवा कमी आहे अथवा नाही हा निकष विचारात घेण्याचा प्रश्न उद्‌भवत नाही.

सदर SPV कंपनीस शासनाने त्यांचे मराठी पत्र क्रमांक खाक्षेस-२००८/ प्र.क्र. १४१ (एल.बी.-१)/ रस्ते ९ अ, दिनांक ८ जानेवारी २०१० नुसार मान्यता दिलेली असून सामंजस्य करारानुसार (MoU) नवीन कंपनीने प्रकल्पाच्या पूर्णत्वाची तसेच आर्थिक जोखमिची जबाबदारी घेतलेली असून प्रकल्प आजमितीस कार्यरत आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

FR मध्ये घरे व देवळे यांचे अस्तित्व विचारात न घेतल्यामुळे भिवंडी शहराच्या बाजूने जाणाऱ्या ३.५ किमी रस्त्याचे चौपदरीकरण रद्द करावे लागले. पर्यायी व्यवस्था म्हणून मूळ प्रकल्पात रु. ५२.७० कोटी खर्चाच्या ७.९ किमी लांबीच्या एका नवीन बायपास रस्त्याचा समावेश करुन जुलै, २०१३ ते काम त्याच कंत्राटदाराला देण्यात आले. निविदा न मागवता मूळ सवलत करारामध्ये इतक्या मोठ्या खर्चाच्या नवीन बायपास रस्त्याच्या कामाचा समावेश करण्यास वित्त विभागाने आक्षेप घेतला (ऑगस्ट, २०११). परिणामी सवलत कालावधी पाच वर्षे व आठ महिन्यांनी वाढला. महाराष्ट्र शासनाने असे सांगितले की वाहतुकीच्या कोंडीकडे लक्ष वेधून लोक प्रतिनिधीकडून मागणी केली जात असल्याने त्यानुसार बायपास बांधण्यात आला आणि त्यामुळे चालू प्रकल्पात त्याचा समावेश करण्यात आला.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

विभागाने काढलेली प्रकल्पाची मूळ किमत ही सन २००८-०९ या वर्षाच्या दरसूची वर आधारित होती. उद्योजकानेही तत्कालीन बाजार भावावर आधारित देकार दिलेला होता. स्थानिक जनतेच्या व लोकप्रतिनिर्धीच्या मागणीनुसार सदर बाह्यवळण रस्त्याचा प्रस्ताव शासनास सादर करण्यात आला होता. जर बाह्यवळण रस्त्याच्या प्रस्तावास स्वतंत्र निविदा मागविल्या असत्या तर प्रशासकीय मान्यता व निविदा प्रक्रिया यासाठी १ वर्षापेक्षा जास्त कालावधी लागला असता तसेच निविदेत भाग घेणाऱ्या ठेकेदारांनी सन २०१३ च्या बाजार भावावर आधारित देकार दिला असता. जो देकार उद्योजकाने मान्य केलेल्या देकारापेक्षा जास्त आला असता.

उद्योजकाने सदर बाह्यवळण रस्ता सन २००८-०९ च्या दरसूची च्या दरानुसार करण्याचे मान्य केलेले असून त्यास शासनाचे मराठी पत्र क्रमांक खाक्षेस-२००८/ प्र.क्र. १४१ (एल.बी.-१)/ रस्ते ९ अ, दिनांक २० जुलै २०१३ नुसार सुधारित सवलतीच्या कालावधीस मान्यता दिलेली आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

तपासणीत असे आढळून आले की, बांधकाम कालावधीत २०१०-१३ रु. ३३९.७६ कोटी प्रकल्प किंमतीसाठी मूळ रोख रक्कम प्राप्ती विवरणात रु. ७.७६ कोटी वार्षिक देखभाल खर्च गृहीत धरण्यात आला होता. परंतु रु. ५२.७० कोटी खर्चाच्या नवीन बायपास रस्त्याची कामाचा समावेश झाल्यानंतर (जुलै, २०१३) २०१३-१४ नंतर नवीन बायपास रस्त्याची देखभाल करण्याची गरज निर्माण होईल हे लक्षात न घेता सुधारीत रोख रक्कम प्राप्ती विवरणात त्याच कालावधीसाठी २०१०-१३ नवीन बायपास रस्त्याच्या वार्षिक देखभाल खर्चासह एकूण रु. १२.९३ कोटी वार्षिक देखभाल खर्च दर्शविण्यात आला होता. अशाप्रकारे कंत्राटदाराला रु. ५.१७ कोटीचा अवाजवी लाभ प्राप्त झाला परिणामी २५५ दिवसांचा अतिरिक्त सवलत कालावधी दिला गेला.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सदर बाबीसाठी प्रकल्पाचा रोकड प्रवाह आवश्यक सुधारणा करून पुनश्चः परिगणित करुन येणारा सुधारित सवलतीचा कालावधी उद्योजकास कळविण्यात येईल. सदरचे काम प्रगतीत आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.११.२ प्रकल्पाचे कार्यान्वयन :—

SPV च्या तयार करण्यात आणि बांधकामाच्या कालावधीसाठी कार्यसफलता सुरक्षा ठेव जमा करण्यात विलंब झाल्यामुळे सवलत कराराच्या मंजुरीच्या तारखेपासून कार्यादेश जारी करण्यात एक वर्षापेक्षा जास्त काळाचा विलंब झाला होता. कार्यसफलता सुरक्षा ठेव जमा न केल्याचे लक्षात घेऊन सवलत करार रद्द करण्यासाठी पीडब्ल्यूडी ने कोणतीही कार्यवाही केली नाही आणि सवलत करारातील अटींचे उल्लंघन झालेले असतानाही कंत्राटदाराला प्रकल्पाचे काम करण्यास अनुमती दिली होती. तसेच ऑक्टोबर, २०१२ मध्ये प्रकल्प पूर्ण करण्याचे नियोजिन करण्यात आले होते. परंतु वन जमिनीचा ताबा प्राप्त न झाल्यामुळे १०.१२ किमी लांबीच्या रस्त्याचे रु. १९.६४ कोटी किंमतीचे काम अदयापही कार्यान्वित केले गेले नव्हते, परिणामी प्रकल्प अपूर्णावस्थेत होता (ऑक्टोबर, २०१४) महाराष्ट्र शासनाने सांगितले की, वन विभागाकडून जमीन प्राप्त झाल्यानंतर तीन महिन्यांत रस्ता रुंदीकरणाचे उर्वरित काम पूर्ण करण्यात येईल.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

जर सवलत करार रद्द करण्याची प्रक्रिया केली असती तर पुनश्चः नव्याने निविदा मागवून नवीन सवलत करण्यासाठी साधारण एक ते दीड वर्षाचा कालावधी लागला असता तसेच या कालावधीमध्ये प्रकल्पाच्या खर्चात वाढ झाली असती.

वनजमिनीसाठी आवश्यक ती नक्तमूल्य किंमत (NPV) रुपये २.१२ कोटी वनविभागाकडे मार्च, २०१६ च्या कालावधीत जमा करण्यात आले असून वनीकरणासाठी आवश्यक ती जमीन वनविभागाकडे हस्तांतरणाचे काम प्रगतीत आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

सवलत करारानुसार रु. १५ कोटी मूल्याचे तीन नाक्यावर (अंबाडी, जव्हार फाटा, वाडा) तीन VUPs/FOBs बांधायचे होते. परंतु जव्हार फाटा आणि वाडा नाक्यावरील दोन VUPs पुरातन मंदिर आणि जनतेच्या विरोधामुळे प्रकल्पातून वगळले. तथापि VUPs चे अंदाजित मूल्य रु. १० कोटी हे रोख रकमेच्या प्राप्तीत समायोजित केले नव्हते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

प्रकल्पात समाविष्ट तिन्ही VUPs/FOBs बांधण्याऐवजी अंबाडी येथे उडडाणपूल बांधण्यात आला असून त्याची किंमत रु. १५कोटी पेक्षा जास्त असल्याने रु. १० कोटी समायोजित करण्याचा प्रश्न उद्‌भवत नाही.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

सवलत कराराच्या अटीनुसार, जमीन अधिग्रहणाच्या अंतिम किमतीत रु. ४.०३ लक्षाची वाढ अथवा घट झाल्यास सवलत कालावधी एक दिवसांनी वाढविण्यात अथवा कमी करण्यात येईल. रु. ४.०३ लक्षाचा दर हा प्रकल्पाच्या अंदाजित खर्चाला एकूण पथकर वसुलीच्या कालावधीने भागून निश्चित केला आहे. प्रकल्प खर्चाच्या आधारावर प्रगणित केलेल्या दरात उणीवा होत्या कारण कंत्राटदाराला देय असलेली जमिनीच्या अधिग्रहणात झालेली कुठल्याही वाढीची नुकसान भरपाई ही सवलत कालावधी वाढवून करायची होती आणि म्हणून त्याची अंदाजित पथकर संकलनशी जोडणी करणे आवश्यक होते. सवलत कालावधी दरम्यान अंदाजित पथकर संकलनाच्या निव्वळ वास्तविक मूल्यावर आधारित प्रगणन केले असता, जमीन अधिग्रहणाच्या अंतिम किमतीत प्रत्येक रु. ८.३७ लक्षाची वाढ झाल्यास एक दिवसाची वाढ नुकसान भरपाई म्हणून प्रगणित झाली होती. ३४.२२ हेक्टर जमीन अधिग्रहीत करण्यासाठी रु. ४८.८७ कोटीचा खर्च झाला होता (प्रकल्प मूल्यामध्ये समिम्मलित असलेल्या रु. १४.७९ कोटी अंदाजित मूल्याऐवजी) १७.०२ हेक्टर वन जमिनी व्यतिरिक्त १५.२९ हेक्टर जमिनीचे वन विभागाकडून मंजुरी प्राप्त व्हायची असल्यामुळे अधिग्रहण प्रलंबित होते. सवलत करारामधील सदोष अटीचा विचार करता, लेखापरीक्षेने केलेल्या गणनानुसार, कंत्राटदाराला ४०७ दिवसांच्या सवलत कालावधीऐवजी ८४५ दिवस वाढीव सवलत कालावधी देण्यात येणार होता, परिणामी रु. ३६.६६ कोटीचा अवाजवी लाभ दिला जाणार होता. तसेच केंद्र शासनाने अधिसूचित (२०१४) केलेला सुधारित जमीन अधिग्रहण कायदा विचारात घेता उर्वरीत जमिनीच्या अधिग्रहण मूल्यात अजून वाढ होणार होती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

शासनाने मंजूर निविदेतील भूसंपादनाच्या तरतुदीपेक्षाची खर्च झालेली जास्तीची रक्कम देण्याचा निर्णय घेतला असून त्यासाठी एकूण रु. ८४.०० कोटी इतक्या रकमेची सन २०१५-१६ अर्थसंकल्पामध्ये तरतूद केलेली आहे.

यामुळे आता भूसंपादनाच्या अतिरिक्त रकमेपोटी अतिरिक्त सवलतीचा कालावधी वाढवून देण्याचा प्रश्न उद्‌भवत नाही.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

कंत्राटदाराला संकल्प चित्राच्या मुद्यावर उत्तर/स्पष्टीकरण देण्याबाबत नियमित स्मरणपत्रे देऊनही प्रकल्पांतर्गत चार मोठ्या पुलांचे काम हे अधीक्षक अभियंता, संकल्पचित्र मंडळाची पूर्व अनुमती न घेता केले होते. उपस्थित केलेल्या मुद्यांचे अनुपालन न केल्यामुळे अधीक्षक अभियंता, संकल्पचित्र मंडळ, नवी मुंबई यांनी हे **प्रकरण** बंद (ऑक्टोबर २०१२) केले आणि तसे मुख्य अभियंता पीडब्ल्यूडी यांना कळविले. तथापि पीडब्ल्यूडी ने याबाबत कुठलीही कारवाई केली नाही. अधीक्षक अभियंता संकल्पचित्र मंडळाच्या चौकशीचे अनुपालन सुनिश्चितीने होईल याबाबत परिणामकारक यंत्रणेचा अभाव असल्यामुळे अधीक्षक अभियंता, संकल्पचित्र मंडळानी उपस्थित केलेल्या मुद्यांचे निराकरण न होता सवलत कराराच्या अटीचे उल्लंघन करून पुलाचे काम झाले होते. महाराष्ट्र शासनाने असे सांगितले की संकल्पचित्रे ही अधीक्षक अभियंता, संकल्पचित्र मंडळ यांना वेळोवेळी सादर केली जात होती आणि ती अधीक्षक अभियंता संकल्पचित्र मंडळानी मंजूर केली होती. हे उत्तर स्वीकरणीय नाही कारण उपस्थित केलेल्या मुद्याचे कंत्राटदाराकडून अनुपालन प्राप्त झाले नसतानाही अधीक्षक अभियंता, संकल्पचित्र मंडळ यांनी हे प्रकरण बंद केले होते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

मंजूर निविदेतील खंड १ मधील Schedule I (पान क्र १२२) नुसार संकल्पन मंजूर करण्यासाठी संकल्प चित्र मंडळाचे (पुल) अधीक्षक अभियंता किंवा मुख्य अभियंता यांनी नामनिर्देशित /मंजूर केलेले प्रुफ कन्सल्टंट यांनी पुलांचे संकल्पन तपासणे अभिप्रेत असून या प्रकल्पासाठी मुख्य अभियंता यांनी प्रुफ कन्सल्टंट यांना मंजुरी दिलेली असून त्यांचेकडून सदरची संकल्पने तपासून घेण्यात आली आहेत.

सदर प्रकल्प पीपीपी तत्वावर आधारित असल्याने कामाची गती राखण्याच्या दृष्टीने व संकल्पचित्र मंडळाच्या मर्यादा बघता विलंब टाळण्यासाठी खाजगी सल्लागाराकडून तपासून घेण्यात आले आहेत.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

उपकलम ३.१(अ) नुसार रु. २.८२ कोटी रक्कम कार्यसफलता सुरक्षेच्या कार्यचालन आणि देखरेखीसाठी EIC कडे COD ला किंवा त्या आधी जमा करायची होती. तथापि १ मार्च २०१३ ला COD ची सुरुवात होऊनही रक्कम जमा केली नव्हती (नोव्हेंबर२०१४) महाराष्ट्र शासनाने सांगितले की ही रक्कम कंत्राटदाराकडून गोळा केली जाईल.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

विभागाने उद्योजकाकडून बांधकाम कालावधीसाठी घेतलेली सुरक्षा अमानत रु. ८.४० कोटी अद्यापपर्यंत परत केलेली नाही. जी परिचालन व देखभाल दुरुस्तीसाठी दयावयाच्या रु. २.८२ कोटी इतक्या सुरक्षा अनामतीपेक्षा जास्त आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

2.1.11.3 (१) असे आढळून आले की निविदा प्रक्रियेच्या वेळी पर्यवेक्षण सल्लागाराची (SC) तरतूद वगळण्यात आली होती आणि शासन धोरणचे उल्लंघन करून EIC वर SC चे काम सोपविले होते. तसेच EIC कडून नियमित पर्यवेक्षणाचे आणि सदोष कार्यान्वयनाच्या प्रकरणात घेतलेल्या सुधारात्मक उपायांबाबतचे दस्ताऐवज योग्य रितीने ठेवले नव्हते.

(२) सवलत कराराच्या अनुसूची एम नुसार कंत्राटदाराला विविध चाचण्या करणे आवश्यक असते. एकूण चाचण्यांपैकी किमान ३० टक्के चाचण्या दक्षता आणि गुण नियंत्रण परिमंडळाच्या शासकीय प्रयोगशाळेत आणि उर्वरित चाचण्या या कामाच्या ठिकाणी असलेल्या प्रयोगशाळेत करायच्या होत्या. जरी कामाच्या ठिकाणी असलेल्या प्रयोगशाळेत केलेल्या चाचण्या पर्याप्त होत्या तरी मनोर-वाडा-भिवंडी प्रकल्पात शासकीय प्रयोगशाळेत केलेल्या गुणवत्ता चाचण्यांत तूट आढळून आली जी ५० टक्के ते १०० टक्क्यांच्या दरम्यान होती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

(२) उद्योजकाने शासकीय प्रयोगशाळेत आवश्यक वारंवारितेपेक्षा कमी घेतलेल्या गुणवत्ता चाचण्यांतील तूट काढण्यात आलेली असून त्यामुळे शासनाचा बुडालेला महसूल रुपये ६६.७० लक्ष वसूल करण्यासाठी उद्योजकास कळविण्यात आले असून सदरची रक्कम उद्योजकास शासनाकडून देय असलेल्या कार,जीप, एसटी बसेस व स्कूल बसेस यांना दिलेल्या पथकर सवलतीच्या भरपाईच्या रकमेतून वसूल करण्यात येईल.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१२- शिरुर-ताजबंद- नरशी-बिलोली प्रकल्प

२.१.१२.१ निविदा प्रक्रिया :—

व्हीजीएफ साठी न्यूनतम बोलीदाराची बोली जरी रू.९६.०२ कोटीची (प्रकल्प खर्च रू.१९०.१८ कोटीच्या ५० टक्के) होती तरी, ४० टक्क्याचे विहित प्रमाणक असताना सीआयसी ने मंजुरी दिली होती, तथापि, ईआय ने आक्षेप घेतल्यावर सवलत करार केल्यानंतर व्हीजीएफ रू.७६.०८ कोटी इतका कमी केला होता मे २०१२ रू.१९०.१८ कोटी प्रकल्प खर्चासाठी कमी केलेल्या व्हीजीएफ चा एक पूरक करार केला होता मे २०१२ मुख्य अभियंत्याने, बदललेल्या व्हीजीएफ च्या पार्श्वभूमिवर प्रकल्पाची व्याप्ती आणि रू.१९०.१८ कोटीवरून रु. १७५.२२ कोटी झालेली सुधारित किमत विचारात घेऊन कंत्राटदाराच्या मंजुरी दिली होती मे २०१२ महाराष्ट्र शासनाने असे सांगितले की, कंत्राटदाराचा प्रस्ताव सीआयसी ने मान्य केला होता आणि कंत्राटदाराने एकूण प्रकल्प किमतीच्या ४० टक्यांत प्रस्ताव विनाशर्त कमी केला होता. पुढे असेही सांगितले की, प्रकल्पाची व्याप्ती किंवा खर्च सुधारणा गेला नव्हता तथापि, पीडब्ल्युडी चे कंत्राटदाराने व्हीजीएफ विना शर्त कमी केला होता आणि प्रकल्पाची व्याप्ती किंवा खर्च सुधारित केला नव्हता असे म्हणणे वस्तुत: चूक आहे कारण स्वतंत्र अभियंत्याने सुध्दा मे २०१४ च्या मासिक प्रगती अहवालामध्ये मुख्य अभियंत्यांच्या मे, २०१२ चे पत्र संदर्भित केले होते जे कामाच्या व्याप्तीतील सुधार दर्शवित होते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

शिरुर ताजबंद- मुखेड-नरसी रस्त्याचे दुपदरीकरण करणे व नरसी-बिलोली ते राज्यसीमा रस्त्याचे फरसबंदीसह दुपदरीकरण करणे. रामा २२५ किमी ०/०० ते १०५/२०० या प्रकल्पाची निविदा प्रक्रीया डीबीएफ, बीओटी या तत्वावर नमूना सवलत करारनामाच्या धर्तीवर पूर्ण करून मे. के टी कंन्स्ट्रक्शन (इं) इंदोर यांची मुख्य निविदा महाराष्ट्र शासनातर्फे दिनांक १ जानेवारी २०११ अन्वये मंजूर करण्यात आली. मंजूर निविदेतील ठळक बाबी खालील प्रमाणे आहेत :—

१	प्रकल्पाची किंमत	रु. २४१.१२ कोटी
२	एकूण शासन सहभाग	रु. ९६.०२ कोटी
३	केंद्र शासनाचा सहभाग	रु. ३८.०४ कोटी (२० टक्के प्रकल्प किंमतीवर)
४	राज्य शासनाचा सहभाग	रु. ५७.९८ कोटी (३० टक्के प्रकल्प किंमतीवर)
५	पी डब्ल्यू डी किंमत (परतावा, युटीलीटी व भूसंपादन)	रु. १५.१९ कोटी
६	शासन सहभाग किंमत वगळून	रु. १४५.१० कोटी
७	सवलत कालावधी	२५ वर्षे (२ वर्षे बांधकाम कालावधीसह)
८	व्याजाचा दर	१२ टक्के
९	प्रकल्प आय आर आर	१४.२६ टक्के (१३ टक्के कमीत कमी)
१०	इक्वीटी आय आर आर	१५.१३ टक्के (१५ टक्के कमीत कमी)

लेखा परिक्षणात दर्शविण्यात आलेली प्रकल्पाची किंमत १७५.२२ कोटी नसून उद्योजकाचा देकारानुसार २४१.१२ कोटी आहे. महाराष्ट्र शासनाने मंजूर केलेली निविदा कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग नांदेड यांचे कडून दिनांक १४ जानेवारी २०११ च्या पत्रान्वये उद्योजकास कळविण्यात आली.

मंजूर निविदेतील ठळक बाबीनुसार शासन सहभाग प्रस्ताव केंद्र शासनाच्या अंतिम मंजुरीसाठी सादर केला असता, केंद्र शासनाने त्रुटी उपस्थित केल्या की, प्रस्ताव मूळ शासन सहभाग मंजुरीनुसार प्रस्ताव फेर सादर करण्यास्तव सूचना देण्यात आल्या. दरम्यान शर्तीप्रदान संस्थेच्या ४१ व्या बैठकीत दिनांक १७ जुलै २०१२ अन्वये अंतिम मंजुरी देण्यात आली. उद्योजकाच्या वाटाघाटीनंतर अंतिम शासन सहभाग व ठळक बाबी खालील प्रमाणे आहेत :—

१	प्रकल्पाची किंमत	रु. १९०.१८ कोटी
२	एकूण शासन सहभाग	रु. ७६.०८ कोटी
३	केंद्र शासनाचा सहभाग	रु. ३८.०४ कोटी (२० टक्के प्रकल्प किंमत)
४	राज्य शासनाचा सहभाग	रु. ३८.०४ कोटी (२० टक्के प्रकल्प किंमत)
५	पी. डब्ल्यु. डी. किंमत (परतावा, युटीलीटी व भूसंपादन)	रु. १५.१९ कोटी
६	शासन सहभाग किंमत वगळून	रु. १४१.१० कोटी
७	सवलत कालावधी	२५ वर्षे (२ वर्षे बांधकाम कालावधी)
८	व्याजाचा दर	१२ टक्के
९	प्रकल्प आय आर आय	१४.२६ टक्के (१३ टक्के कमीतकमी)
१०	इक्वीटी आय आर आर	१५.१३ टक्के (१५ टक्के कमीतकमी)

उद्योजकाने सादर केलेल्या आर्थिक ताळेबंद पत्रकानुसार दिनांक २४ मे २०१२ अन्वये सुधारित सवलत करारनामा करण्यात आला. कमी करण्यात आलेला शासन सहभाग रु. ७६.८० कोटी अंतीम करण्यात आला.

वरील सर्व बाबीमध्ये मूळ प्रकल्पातील कोणताही वाव कमी करण्यात आलेला नाही. लेखा परिक्षणात मा. मुख्य अभियंता यांचे मे २०१२ च्या पत्रामध्ये नमूद केलेनुसार प्रकल्पाचा वाव कमी केला नसून उद्योजकाने सादर केलेला प्रस्ताव तुलनात्मकदृष्ट्या तपासणीसाठी वा संदर्भासाठी विचारात घेतलेला आहे, कारण सदरील प्रकल्प डीबीएफ, बीओटी नुसार डीझाइन व नकाशे मंजुरीबाबत मतप्रदर्शन करण्याकरिता जोडण्यात आले आहे. मूळ मंजूर प्रकल्प किंमत रु. १९०.१८ कोटीत कोणताही बदल न करता व वावात बदल न करता प्रकल्पाचे काम पूर्ण करण्यात आले आहे. करिता विनंती की, मुद्दा संपुष्टात आणण्यात यावा.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१२.२ प्रकल्पासाठी निधी पुरविणे :—

१६ जून २०११ रोजी झालेल्या सवलत करारानुसार १८ डिंसेबर २०११ ला आर्थिक ताळेबंद करायचा होता. जरी आर्थिक ताळेबंद ३० एप्रिल २०१२ ला घेतला गेला होता (१३८ दिवसाच्या विलंबाने) तरी, रु. १.३१ कोटी नुकसान भरपाईची रक्कम आकारली गेली नव्हती. महाराष्ट्र शासनाने असे सांगितले की, व्हीजीएफ ची रक्कम अंतिम करण्यात अनिश्चिती असल्यामुळे आर्थिक ताळेबंद घेण्यात विलंब झाला होता. हे उत्तर स्वीकारणीय नाही कारण, मूळ व्हीजीएफ विचारात घेऊन आर्थिक ताळेबंद करायचा होता, जो त्यानंतर कमी करण्यात आला होता मे २०१२.

स्वतंत्र अभियंत्याला असे आढळून आले की एप्रिल २०१४ व्हीजीएफ दावा असताना कंत्राटदाराने सादर केलेल्या राशीचे देयक/ परिमाणांचे देयक बीओक्यू कामाच्या प्रगतीशी अनूरूप नव्हते आणि परिमाणांच्या देयकामध्ये दिलेल्या बाबींचे दरही पडताळता येऊ शकत नव्हते. महाराष्ट्र शासनाने सांगितले की, मुक्त केलेल्या व्हीजीएफ स्वतंत्र अभियंत्योने सादर केलेल्या मासिक प्रगती अहवालावर आधारित होता ज्याची प्रतिपडताळणी ईआयसी ने केली होती, हे उत्तर स्वीकारणीय नाही कारण ते आयईच्या निरिक्षणांच्या परस्पर विरोधी आहे.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

प्रकल्पासाठी निधी पुरविणे :—

मूळ सवलत करारनामा दिनांक १६ जून २०११ अन्वये करण्यात आला. शासनतर्फे विविध स्तरावर शासन सहभाग कमी करण्या बाबत उद्योजकासोबत वाटाघाटी करण्यात आल्या. उद्योजकाने दिनांक २४ मे २०१२ च्या पत्रान्वये शासन सहभाग रक्कम रु. ९६.०२ कोटीवरून रु. ७६.०८

कोटी विनाअट कमी करण्यात आला. त्यामध्ये केंद्र शासनाचा सहभाग रु. ३८.०४ कोटी व राज्य शासनाचा सहभाग रु. ३८.०४ कोटी असा करण्यात आला. शासन सहभाग रक्कम अंतिम झाल्याशिवाय दिनांक २४ मे २०१२ पूर्वी आर्थिक ताळेबंद पत्रक सादर करणे संयुक्तिक होणार नव्हते. तरीही उद्योजकाने दिनांक ३० एप्रिल २०१२ ला आर्थिक ताळेबंद सादर केले. १३८ दिवसाच्या उशीराने सादर केले तरी उद्योजकाकडून नुकसानभरपाई प्रस्तावित करण्यात आली नाही., कारण शासन सहभाग रक्कम अनिश्चितीणुळे आर्थिक ताळेबंद पत्रक सादर करण्यास विलंब झालेला आहे. करिता मुद्दा संपुष्टात आणण्या बाबत विनंती करण्यात येत आहे.

दिनांक २२ जुलै २०१३ अन्वये स्वतंत्र अभियंत्यांची नियुक्ती करण्यात आली. नियुक्तीपूर्व झालेल्या कामाची स्वतंत्र अभियंत्याने त्यांच्या मासिक प्रगती अहवालामध्ये विचारात घेण्यात आलेले दिसून येत नाही. सवलत करारनाम्यातील आर्टीकल २५ मधील कलम २५.२.३ नुसार उद्योजकाने स्वत:चा सहभाग इक्वीटी खर्च केल्यानंतर मुख्य वित्तीय संस्थेकडून कर्जाचा हप्ता जसा वितरित झाला त्या प्रमाणात शासन सहभाग रक्कम वितरीत करण्याची तरतूद आहे. त्यानुसार उद्योजकास त्याने खर्च केलेल्या इक्वीटी रक्कम व मुख्य वित्तीय संस्थेव्दारे वितरित करण्यात आलेल्या कर्जाच्या रकमेच्या प्रमाणात शासन सहभाग रक्कम वितरित करण्यात आलेली आहे. तसेच उद्योजकाने केलेल्या कामाच्या प्रगतीचा देखील शासन सहभाग वितरित करताना विचार करण्यात आलेला आहे. सवलत करारनाम्यातील शर्तीनुसार शासन सहभाग रक्कम वितरित केली आहे. यामध्ये कोठेही उद्योजकास लाभ व शासनास नुकसान झालेले नाही.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१२.३ प्रकल्पाची अंमलबजावणी :—

आर्थिक ताळेबंद घेण्यातील विलंबामुळे सवलत कराराच्या मंजुरीच्या तारखेपासून कार्यादेश जारी करण्यात एक वर्षापेक्षा अधिक विलंब झाला होता. वेळापत्रकाप्रमाणे जरी प्रकल्प १७ नोंव्हेबर २०१३ ला पूर्ण होणे नियोजित होते तरी, तात्पुरते पूर्तता प्रमाणपत्र १५ एप्रिल २०१४ ला १४९ दिवसांच्या विलंबाने जारी केले होते. विंलबाकरिता कंत्राटदाराने नुकसानभरपाईपोटी रु. ०.९५ लक्ष प्रति दिवस या दराने रु. १.४१ कोटी द्यायचे होते तरी ते अद्यापपर्यंत वसूल केले नव्हते (नोव्हेंबर २०१४).

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

प्रकल्पाची अंमलबजावणी :—

लेखा परिक्षणात असे नमूद केले आहे की, प्रकल्प पूर्ण करण्याकरिता १४९ दिवस उशीराने केल्याने उद्योजकाकडून रु. १.४१ कोटी रक्कम नुकसानभरपाई म्हणून वसूल करण्यात यावी.

या बाबतीत असे नमूद करण्यात येते की, सदरील प्रकल्प केंद्र शासनाच्या मंजूरीस्तव शासन सहभाग प्रस्ताव व पीपीपी सेलच्या शक्तीप्रधान संस्थेकडे सादर करण्यात आला. त्यामध्ये ठळक बाबी खालीलप्रमाणे आहेत. शक्तीप्रधान संस्थेच्या १९ व्या १२ ऑगस्ट २००९ च्या बैठकीत प्रकल्पास तत्वतः मंजुरी प्रदान करण्यात आली.

मंजूर प्रकल्पातील ठळक बाबी खालीलप्रमाणे आहेत :—

१	प्रकल्पाची किंमत	रु. १९.१८ कोटी
२	एकूण शासन सहभाग	रु. ५८.९६ कोटी
३	केंद्र शासनाचा सहभाग	रु. ३८.०४ कोटी
४	राज्य शासनाचा सहभाग	रु. २०.९२ कोटी
५	पी डब्ल्यु डी किंमत (परतावा, युटीलीटी व भूसंपादन)	रु. १५.१९ कोटी
६	शासन सहभाग किंमत वगळून	रु. १३१.२२ कोटी
७	सवलत कालावधी	३० वर्षे (२ वर्षे बांधकाम कालावधी)
८	व्याजाचा दर	१२ टक्के
९	प्रकल्प आय आर आर	१४.२६ टक्के (१३ टक्के कमीत कमी)
१०	इक्वीटी आय आर आर	१५.१३ टक्के (१५ टक्के कमीत कमी)

दरम्यान महाराष्ट्र शासनाने नवीन पतकर धोरण दिनांक ३० जुलै २००९ अन्वये घोषत केले. नवीन पथकर धोरणानुसार वाढीव पथकराच्या दरानुसार सुधारीत प्रस्ताव तयार करून दिनांक २२ मार्च २०१० च्या पत्राव्दारे केंद्र शासनास सादर केला. त्यामधील ठळक बाबी खालीलप्रमाणे :—

१.	प्रकल्पाची किंमत	रु. १९१.५७ कोटी
२.	एकूण शासन सहभाग	रु. ७०.७५ कोटी (३६.९३ टक्के)
३.	केंद्र शासनाचा सहभाग	रु. ३८.०४ कोटी (२० टक्के)
४.	राज्य शासनाचा सहभाग	रु. २०.९२ कोटी (१६.९३ टक्के)
५.	पी. डब्लु. डी. किंमत (परतावा, युटीलीटी व भुसंपादन)	रु. १५.१९ कोटी
६.	शासन सहभाग किमत वगळून	रु. १२०.८२ कोटी
७.	सवलत कालावधी	२५ वर्षे (२ वर्षे बांधकाम कालावधी)
८.	व्याजाचा दर	१२ टक्के
९.	प्रकल्प आय. आर. आर.	१४.२६ टक्के (१३ टक्के कमीत कमी)
१०.	इक्वीटी आय. आर. आर.	१५.१३ टक्के (१५ टक्के कमीत कमी)

वरील बाबी विचारात घेवून निविदा बोलाविण्यात आल्या. कमीत कमी देकाराची निविदा मे. केटी केंन्स्ट्रक्शन (इं) इंदोर, मध्यप्रदेश यांची निविदा महाराष्ट्र शासनातर्फे दिनांक १ जानेवारी २०११ अन्वये स्विकारण्यात आली. यामधील ठळक बाबी खालीलप्रमाणे आहेत :—

कार्यकारी अभियंता, सा.बा.विभाग, नांदेड यांनी उद्योजकाने कमी केलेल्या शासन सहभाग रकमेनुसार सुधातिर सवलत करारनामा रु.१९०.१८ कोटी व शासन सहभाग रु.७६.०८ कोटी इतक्या रकमेचा करण्यात आला. शासन सहभाग रकमेच्या अनिश्चितीमुळे आर्थिक ताळेबंदपत्रक सादर करण्यास विलंब झाला. पर्यायाने प्रकल्पाचे काम पूर्ण करण्यास उशीर झाला. दिनांक १५ एप्रिल २०१५ अन्वये तात्पुरते पूर्णत्वाचे प्रमाणपत्र स्वतंत्र अभिन्यास यांच्याकडून देण्यात आले. सर्वसाधारणपणे २ वर्षांच्या आत ७५ टक्के काम पूर्ण करण्यात आले आहे.

१.	प्रकल्पाची किंमत	रु. २४१.१२ कोटी
२.	एकूण शासन सहभाग	रु. ९६.०२ कोटी
३.	केंद्र शासनाचा सहभाग	रु. ३८.०२ कोटी
४.	राज्य शासनाचा सहभाग	रु. ५७.९८ कोटी
५.	पी. डब्लु. डी. किंमत (परतावा, युटीलीटी व भुसंपादन)	रु. १५.१९ कोटी
६.	शासन सहभाग किमत वगळून	रु. १४५.१०कोटी
७.	सवलत कालावधी	२५ वर्षे (२ वर्षे बांधकाम कालावधी)
८.	व्याजाचा दर	१२ टक्के
९.	प्रकल्प आय. आर. आर.	१४.२६ टक्के (१३ टक्के कमीत कमी)
१०.	इक्वीटी आय. आर. आर.	१५.१३ टक्के (१४ टक्के कमीत कमी)

मंजूर निविदा कार्यकारी अभियंता सा.बा.विभाग, नांदेड यांच्याकडून उद्योजकास दिनांक १४ जानेवारी २०११ अन्वये कळविण्यात आले. मंजूर निविदेतील बाबीनुसार केंद्र शासनाचा सहभाग प्राप्त करण्यासाठी शासन सहभाग प्रस्ताव केंद्र शासनास अंतिम मंजुरीस्तव सादर करण्यात आला.

केंद्र शासनाकडून प्रस्तावातील त्रुटी निदर्शनास आणण्यात आल्या. मूळ तत्वतः मंजुरीनुसार प्रस्ताव सादर न केल्याबद्दल अनेक त्रुटी उपस्थित केल्या.

दरम्यानच्या काळात उद्योजकासोबत विविध स्तरावर वाटाघाटी करण्यात आल्या. त्या अनुषंगाने उद्योजकाने अंतिमरित्या दिनांक २४ मे २०१२ च्या पत्रान्वये विनाअट शासन सहभाग रु. ९६.२० कोटीवरून ७६.०८ कोटी इतका कमी करून देण्यात आला. त्यामध्ये केंद्र शासन ३८.०४ कोटी (२० टक्के) व राज्यशासन ३८.०४ कोटी (२० टक्के).

दरम्यानच्या काळात रस्त्याची अतिशय दयनिय स्थिती झाली होती. रस्त्यावर जागोजागी खड्डे पडले होते. त्यामुळे लोकप्रतिनिधी व जनतेकडून रस्ता सुस्थितीत आणण्यासाठी सारखा तगादा चालू होता.

खाजगीकरणांतर्गत निविदा स्वीकृती चालू असल्यामुळे सदरील रस्त्यावर राज्यशासनाच्या इतर कोणत्याही योजनेतून रस्ता दुरुस्तीचे काम हाती घेणे शक्य नव्हते. फक्त उद्योजकामार्फतच निविदा शर्तीतील अटीनुसार दुरुस्तीचे काम करून घेणे क्रमप्राप्त होते. केवळ जनतेच्या सोयीसाठी कार्यकारी अभियंता सा. बां. विभाग नांदेड यांनी दिनांक १८ नोव्हेंबर २०११ अन्वये उद्योजकास कार्यारंभ आदेश देण्यात आला. आर्थिक ताळेबंद पत्रक सादर केल्यानंतर कार्यारंभ आदेश देण्याची तरतूद आहे. तथापी, उपरोक्त कारणांमूळे कार्यारंभ आदेश त्याआधी देण्यात आला.

नवी दिल्ली येथील शक्तीप्रदान संस्थेच्या ४१ व्या बैठकीस दिनांक १७ जुलै २०१२ नुसार प्रस्तावाबाबत सखोल चर्चा करून उद्योजकासोबतच्या वाटाघाटी नंतर विनाअट कमी केलेल्या शासन सहभागातील देकारानुसार प्रस्तावास अंतिम मंजुरी प्रदान करण्यात आली.

अंतिम मंजुरीतील ठळक बाबी खालीलप्रमाणे आहेत :—

१.	प्रकल्पाची किंमत	रु. १९०.१८ कोटी
२.	एकूण शासन सहभाग	रु. ७६.०८ कोटी
३.	केंद्र शासनाचा सहभाग	रु. ३८.०४कोटी
४.	राज्य शासनाचा सहभाग	रु. ३८.०४ कोटी
५.	पी. डब्लु. डी. किंमत (परतावा, युटीलीटी व भूसंपादन)	रु. १५.१९ कोटी
६.	शासन सहभाग किमत वगळून	रु. ११४.१०कोटी
७.	सवलत कालावधी	२५ वर्षे (२ वर्षे बांधकाम कालावधी)
८.	व्याजाचा दर	१२ टक्के
९.	प्रकल्प आय. आर. आर.	१४.२६ टक्के (१३ टक्के कमीत कमी)
१०.	इक्वीटी आय आर आर	१५.१३ टक्के (१५ टक्के कमीत कमी)

सुरूवातीच्या काळात जास्त जोमाने कामास सुरुवात करू शकत नव्हता. दिनांक १८ नोव्हेंबर २०११ अन्वये कार्यारंभ आदेश जरी दिला असता तरी प्रत्यक्षात आर्थिक ताळेबंद पत्रक दिनांक २४ मे २०१२ पुर्वी कामात अतिशय वेगाने करून शकत नव्हते. लेखापरिक्षणात काम विहीत कालावधीत पूर्ण केले नाही. विलंबापोटी रु. १.४१ कोटी उद्योजकाकडून वसूल करण उचित होणार नाही.कार्यारंभ आदेश १८ नोव्हेंबर २०११ पासून २५ वर्षे सवलत कालावधी आहे. त्यामध्ये (२ वर्षे बांधकाम कालावधी) त्यानुसार दिनांक १५ एप्रिल २०१४ ला तात्पुरते पर्णत्वाचे प्रमाणपत्र अदा केले. त्यामध्ये शासनाचे कोणतेही नुकसान व उद्योजकाचा लाभ नाही, सवलत कालावधी २५ वर्षे हे निश्चित केलेले आहे.

अनुच्छेद ४ अंतर्गत उपवाक्य ४.१.३ नुसार कार्यसफलता सुरक्षेचे रू.९.५१ कोटी निर्धारीत तारखेपुर्वी कंत्राटदाराकडून घ्यायचे होते. ते घेतले गेले नव्हते. शासनाने असे सांगितले की, रू.११.९४ कोटीची बँक हमी PWD च्या ताब्यात होती आणि कार्यसफलता सुरक्षेची रक्कम या बँक हमीतून वळती करता येऊ शकते. हे उत्तर वस्तुतः बरोबर नाही करण रू.११.९४ कोटीची बँक हमीची प्रत ही याच कंत्राटदाराच्या परंतु, दुस-या कराराशी संबंधीत होती आणि ज्याची वैधता जुलै २०१२ लाच संपलेली होती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सवलत करारनाम्यानुसार कार्यसफलता सुरक्षा ठेव रक्कम रु. ९.५१ कोटी सवलत कराराच्या तारखेपासून १८० दिवसात खात्याकडे जमा करणे आवश्यक आहे.

प्रथम सवलत करारनामा दि. १८ नोव्हेंबर २०११ अन्वये करण्यात आला. त्यानुसार सुरक्षा ठेव रु. ९.५१ कोटी ही दि. १७ मे २०१२ पूर्वी जमा करणे आवश्यक होते. याच विभागात उद्योजकाचे सारखेच चौपदरीकरणाचा खाजगीकरणांतर्गत प्रकल्पाचे काम प्रगतीपथावर होते. त्या कामाची बँक गॅरंटी कार्यकारी अभियंता, सा. बां. विभाग, नांदेड यांच्याकडे रु. ११.९४ कोटीची नांदेड नरसी रस्त्याचे चौपदरीकरण करणे या प्रकल्पाची ताब्यात होती. निविदा शर्तीतील अटीप्रमाणे प्रकल्पाचे २० टक्के काम किंवा १ वर्षाचा कालावधीच्या अधीन बँक गॅरंटी परत करण्याची तरतूद आहे. त्यानुसार नांदेड नरसी रस्त्याचे चौपदरीकरणाचे काम दि. ३ फेब्रुवारी २०१२ ला २० टक्के काम पूर्ण झाले होते व ती बँक गॅरंटी परत करण्यास पात्र झाली होती. त्यानुषंगाने ३ फेब्रुवारी २०१२ च्या पत्रान्वये सदरील बँक गॅरंटी परत न करता या प्रकल्पासाठी ठेवून घेण्याची विनंती करण्यात आली. म्हणजेच सदरील बँक गॅरंटी शिरुर ताजबंद-मुखेड-नरसी रस्त्याचे दुपदरीकरण करणे या प्रकल्पाच्या सुरक्षा ठेव रक्कम म्हणून जमा करून घेण्यात आली. दिनांक १७ मे २०१२ ला १२० दिवसाच्या आत या प्रकल्पासाठी बँक गॅरंटी खात्याकडे जमा होती.बँक गॅरंटी कालबाह्य होण्यापूर्वी प्रत्यक्षात दिनांक जूलै २०१२ पूर्वी सदरील प्रकल्पाचे काम २० टक्के पेक्षा जास्त झाले होते. रु. ११.९४ कोटीची बँक गॅरंटी ही आवश्यक असलेल्या रु. ९.५१ कोटी रकमेपेक्षा जास्तीची होती. या बाबतीत सुरक्षा ठेव रकम जमा करून घेण्याच्या शर्तीचे कोणतेही उल्लंघन झालेले नाही.

शासनाचे अभिप्राय :—

निरंक

सवलत कराराच्या अनुच्छेद १८ नुसार पीडब्लुडीला कराराच्या तारखेपासून ९० दिवसांच्या आत एका सुरक्षा सल्लागाराची नेमणूक, प्रकल्पाच्या संकल्प चित्राच्या टप्प्यात सुरक्षा लेखापरीक्षेला रस्ता सुरक्षित आणि मोटार वाहतुकीस योग्य होईल यासाठी सुरक्षात्मक उपाययोजनांची शिफारस करण्यासाठी करावयाची होती. तथापि, जरी रस्ता वाहतुकीसाठी खुला केला होता (एप्रिल २०१४) तरीही , सुरक्षा सल्लागारांची नेमणूक केली गेली नव्हती (नोव्हेंबर २०१४) महाराष्ट्र शासनाने असे नमूद केले की, रस्ता सुरक्षा लेखापरीक्षा ही पीडब्लुडीने केली होती. हे उत्तर विश्वासार्ह नाही कारण पीडब्लुडीने जरी शासनाला सुरक्षा सल्लागारांच्या नियुक्तीसाठी प्रस्ताव सादर केला होता (फेब्रुवारी २०१३) तरी कामाची सुरूवात नोव्हेंबर २०११ ला झाली होती, यावरून संकल्प चित्राच्या टप्प्यात सुरक्षा लेखापरीक्षा केली नव्हती असे निर्देशित होते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सवलत करारनाम्यातील आर्टीकल १८.१.२ नुसार प्रकल्पासाठी सुरक्षा सल्लागार नेमण्याची तरतूद आहे.त्यात असे नमूद आहे की, प्राधीकाराने अनुभवी संस्थेची सुरक्षा सल्लागार म्हणून नेमणूक करावी. प्रकल्पाचे सुरक्षाविषयक कामे करून घेणे, सुरक्षा परिक्षण करणे इ. बाबींचा समावेश आहे.

दिनांक २८ जून २०१२ नुसार सुरक्षा सल्लागाराच्या नेमणूकीबाबत निविदा बोलाविण्यात आल्या. एकूण ६ संस्थेने निविदा सादर केल्या. त्या निविदांचे तांत्रिक व आर्थिक बाबींचे मुल्यांकन करून गुणांकन प्रस्ताव दिनांक १ फेब्रुवारी २०१३ ला शासनास मंजुरीस्तव सादर करण्यात आला आहे. अद्यापी शासनाकडून मंजुरी अप्राप्त आहे. दरम्यान खात्याच्या अधिकारी/कर्मचारी यांच्या निरीक्षणाखाली, म्हणजेच अधिक्षक अभियंता, कार्यकारी अभियंता, उपविभागीय अभियंता, शाखा अभियंता, क्षेत्रीय कर्मचाऱ्याच्या निरीक्षणाखाली प्रकल्पाचे सुरक्षाविषयक कामे करण्यात आलेली आहेत. प्रकल्पाचे नकाशे व संकल्पना सक्षम प्राधीकरणाकडून मंजुरी घेण्यात आलेली होती.

सर्व सुरक्षाविषयक कामे समाधानकारकरित्या पूर्ण झालेली आहेत.

प्रकल्पाचे काम भारतीय रस्ते महासभा (आय. आर. सी.) मार्गदर्शक सूचनेप्रमाणे समांतर व उभ्या छेदाच्या आखणीतील सुधारणा, स्ट्रक्चरल संकल्पनानुसार व सवलत करारातील तरतुदीनुसार कामे पूर्ण करण्यात आली आहेत. सद्यस्थितीत रस्ता सुस्थितीत असून वाहतूक सुरळीतरित्या चालू आहे. सुरक्षाविषयक परिक्षण खात्याच्या सक्षम प्राधिकाऱ्याकडून नकाशे व संकल्पन तयार करण्यात आले. उद्योजकाने सादर केलेले संकल्पन तपासून प्रत्यक्ष काम करण्यासाठी मंजूरीसाठी प्रदान करण्यांत आलेली आहे. सुरक्षाविषयक परिक्षण कामाचे संकल्पनस्तरावर खात्यामार्फत करण्यांत आले, तसेच स्वतंत्र अभियंत्याच्या नियुक्तीनंतर त्यांच्या मार्फत देखील सुरक्षा परिक्षण करण्यात आले आहे. स्वतंत्र अभियंता यांचेकडून सवलत करारनाम्यातील अटीनुसार दिनांक १५ एप्रिल २०१४ ला तात्पुरते पुर्णत्वाचे प्रमाणपत्र अदा केल्यानंतरच रस्ता वाहतुकीसाठी खुला करण्यात आला आहे.

सद्यस्थितीत अद्यापी कोणताही सुरक्षाविषयक मोठा अडथळा आलेला नाही. वाहतूक सुरळीत आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

सवलत करारानुसार, तात्पुरते पूर्तता प्रमाणपत्र जारी करण्यासाठी एकूण प्रकल्प लांबीच्या ७५ टक्के काम आणि हा महामार्ग प्रकल्प वाणिज्यिक कामासाठी सुरक्षितपणे आणि विश्वसनीयरित्या वापरू शकेल असे आश्वासन आवश्यक होते. तथापि, तात्पुरते पूर्तता प्रमाणपत्र जारी करण्यासाठी काम पूर्ण केल्याची टक्केवारी प्रगणित केली नव्हती. तसेच तात्पुरते पुर्तता प्रमाणपत्र जारी करताना सुरक्षा उपायांसंबंधीच्या बाबीसह, मधल्या टप्प्यातील आणि विशेषतः महामार्ग प्रकल्पाच्या प्रवेश टप्प्यांवरील काम विचारात घेतले नव्हते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

प्रकल्पाचे तात्पुरते पुर्णत्वाचे प्रमाणपत्र दि. १५ एप्रिल २०१४ ला प्रकल्पाचे ७५ टक्के काम पूर्ण झाल्यानंतर रस्ता वाणिज्यक वापरासाठी खुला करण्याची करारनाम्यात तरतुद आहे. करारनाम्यातील तरतुदीनुसार स्वतंत्र अभियंता यांनी दि. १५ एप्रिल २०१४ ला तात्पुरते पुर्णत्वाचे प्रमाणपत्र देण्यात आले. ते खात्यामार्फत खात्री करून रस्ता वाहतुकीसाठी खुला करण्यात आला आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

कालमर्यादा विहित न करता अस्तित्वात असलेला बीओटी प्रकल्प बायबॅक केला नव्हता आणि विद्यमान कंत्राटदारास, ज्याला नवीन प्रकल्पाचे काम दिले गेले होते, नवीन अधिसूचना जारी करे पर्यंत (जून २०१४) रू.५.८५ कोटी पथकर वसूल करण्यास मुभा दिली होती. नवीन कंत्राट दिल्यानंतर सुद्धा, सातत्याने चालू असलेले पथकर संकलन सीआयसीच्या मंजुरी विरूध्द होते आणि सीएच्या नियमानुसार नव्हते जे प्रकल्प लांबीच्या ७५ टक्के काम पूर्ण झाल्यावर पथकर कार्यचालन करण्यास मंजुरी देते. नवीन प्रकल्पानुसार, कंत्राटदाराने प्रत्येकी रू.तीन कोटीचे तीन पथकर नाके बांधायला हवे होते. तथापि, असे आढळून आले की, अस्तित्वात असलेल्या पथकर नाक्यांमध्ये विजयनगर येथे फक्त दोन चौक्या बांधल्या वस्तुस्थिती स्वीकारीत महाराष्ट्र शासनाने असे नमूद केले की नवीन पथकर नाके न बांधल्यामुळे फरकाची रक्कम समायोजीत केली जाईल.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

प्रकल्प तयार करताना प्रकल्प किंमतीमध्ये रु. १९०.१८ कोटीत जून्या प्रकल्पाच्या उद्योजकाचा पथकर नाका मदतीपूर्वी पथकर बंद करावे लागत असल्यामुळे परतावा रक्कम अंदाजीत रु. १२.७२ कोटी म्हणून तरतूद करण्यात आलेली होती. प्रकल्पाची निविदा अंतिम केव्हा होईल व नव्या प्रकल्पाचे काम केंव्हा पूर्ण होइल यांची निश्चिती नसल्यामुळे बाय बॅक साठी अंदाजित तरतूद करण्यात आलेली होती.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१२.४ प्रकल्पाचे अपूरे पर्यवेक्षण/संनियंत्रण :—

तपासणी दरम्यान असे आढळुन आले की, सवलत करारामध्ये नमूद केलेल्या तारखेऐवजी, म्हणजे १६ जून २०११ या तारखेऐवजी २२ जुलै २०१३ रोजी तीन वर्षांसाठी आयईची नियुक्ती केली होती. कामाच्या वेळापत्रकानुसार, काम नोव्हेंबर २०१३ मध्ये पूर्ण करायचे होते, त्यामुळे बांधकामाच्या कालावधी दरम्यान आय. ई. ला पर्यवेक्षणाच्या कामासाठी फक्त चार महिने उरले होते. यावरून जून २०११ ते जुलै २०१३ दरम्यान कामावर पर्यवेक्षण नसल्याचे दिसून येते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

करारनाम्यातील आर्टीकल २३ नुसार प्राधीकाराने शासनाच्या मंजूर पॅनलवरील अनुभवी संस्थेची स्वतंत्र अभियंता म्हणून तीन वर्षांसाठी नेमणूक करण्याची तरतूद आहे. (करारनाम्याच्या ९० दिवसांच्या आत).

या तरतुदीच्या अधीन राहून स्वतंत्र अभियंता म्हणून मे. कावरे अँण्ड जवादे प्रोजेक्टर प्रा. लि. नागपूर यांची निविदा शासनाकडून दिनांक ८ जुलै २०१३ रोजी मंजूर करण्यात आली व कार्यकारी अभियंता सा. बां. विभाग नांदेड यांचे कार्यारंभ आदेश दिनांक २२ जुलै २०१३ नुसार तीन वर्षांसाठी नियुक्ती करण्यात आली.

मुख्य प्रकल्पाचे काम दिनांक १८ नोव्हेंबर २०११ पासून सुरु झाले. व स्वतंत्र अभियेंत्यांची नेमणूक दि २२/७/२०१३ ला झाली. दरम्यानच्या कालावधीत स्वतंत्र अभियेंत्याच्या नियुक्ती पूर्वी खात्याचे कार्यकारी अभियंता, उप अभियंता, शाखा अभियंता व क्षेत्रीय कर्मचारी यांच्या नियंत्रणाखाली काम करण्यात आले आहे. पर्यवेक्षणाच्या कामामध्ये कोणतीही उणीव राहिली नाही. खात्याच्या मानकाप्रमाणे प्रकल्पाचे काम पूर्ण करण्यात आले आहे. सद्यस्थितीत जनतेकडून रस्त्याच वापर व्यवस्थितरित्या चालू आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

स्वतंत्र अभियंत्याने ऑगस्ट २०१३ ते म २०१४ दरम्यान मुख्यतः बांधकामाच्या गुणवत्तेची संबंधीत एकूण १०२ नॉन कॉन्फॉरमिटी रिपोर्ट (एनसीआर) जारी केले होते. तथापि, जरी एप्रिल २०१४ मध्ये गुणवत्तेच्या निकर्षाचे पालन न करण्याबाबत तात्पुरते पूर्तता प्रमाणपत्र जारी केले होते तरी त्यातील एकाचेही अनुपालन केले गेले नव्हते (मे २०१४) महाराष्ट्र शासनाने असे सांगितले की सगळ्या एनसीआरचे अनुपालन केले होते आणि ते स्वतंत्र अभियंत्याने स्वीकारले होते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.—

कामाच्या गुणवत्तेसंबंधी १०२ नॉन कन्फरमेटीव्ह रिपोर्ट स्वतंत्र अभियंता यांनी उद्योजकास जारी केले होते. नियमितपणे उद्योजकाकडून त्याचे अनुपालन अहवाल सादर केलेले आहे. ते स्वतंत्र अभियंता यांनी स्विकारल्यानंतरच पुढील कामाची प्रगती करण्यात येत होती. कामाच्या गुणवत्ते बाबत मार्गदर्शक सूचना म्हणून १०२ नॉन कन्फरमेटीव्ह रिपोर्ट जारी करण्यात आले होते. त्यात गंभीर अशी कोणतीही बाब निदर्शनास आली नाही. उद्योजकाने अनुपालन केलेले अहवाल स्वतंत्र अभियंत्यांने स्वीकारुन मुद्दे संपुष्टात आणलेले आहेत. गुणवत्तेच्या निकषाचे सर्व पालन करण्यात आलेले आहेत.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१३ नाशिक- निफाड-वैजापुर प्रकल्प :—

निविदा प्रक्रिया :—

निविदा दस्ताऐवजाच्या (खंड-II) कलम ४.२.६ मध्ये नमूद केल्यानुसार सरासरी वाहतुकीपेक्षा वर्ष २००३-०४ मध्ये असलेल्या सिंहस्थ पर्वामुळे, वाहतुकीची घनता चौपट वाढली होती. कंत्राटदाराने २०१५ आणि २०२७ मध्ये येणा-या सिंहस्थ पर्वामधील वाढीव वाहतूक विचारात घेणे आवश्यक होते. तथापि, रोखीच्या ओघातील महसुलाचे प्रक्षेपण करताना हा मुद्दा विचारात घेतला नव्हता आणि शासनाने बोलीदाराचा प्रस्ताव मान्य केला होता.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.—

या प्रकल्पासाठीची निविदा प्रक्रीया ही खुली असल्याने बोलीदाराने सर्व शक्यता विचारात घेऊन त्याचा देकार द्यायचा होता. तसेच कुंभमेळा काळातील वाढीव वाहतूक वर्षभरासाठी नसून केवळ पर्वणी काळातील ४ / ५ दिवसांसाठीच असल्याने व तीसुद्धा शहरापासून लांब अडविण्यात येत असल्यामुळे पथकर नाका ओलांडून शहरात येत नसल्यामुळे विभागातर्फे विचारात घेण्यात आलेली नाही.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१३.२ प्रकल्पासाठी निधी पुरविणे :—

सवलत करारनुसार, स्वीकृती पत्राच्या तारखेपासून (२३ ऑक्टोबर २००९) १२० दिवसाच्या आत आर्थिक ताळेबंद घेणे आवश्यक होते. तथापि, २० सप्टेबर २०१० ला म्हणजे २११ दिवसाच्या विलंबाने आर्थिक ताळेबंद घेण्यात आला होता. आर्थिक ताळेबंद घेण्यातील विलंबासाठी दंड आकारण्यासाठी सहाय्यभूत कलम नसल्यामुळे, PWD ला कंत्राटदाराविरुद्ध दंड आकारता येऊ शकला नाही.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.—

सदर प्रकरणी सवलतीचा कालावधी हा Fix स्वरुपाचा (२८ वर्षे) एवढा असून उद्योजकाने आर्थिक ताळेबंद जरी २११ दिवसाच्या विलंबाने सादर केलेला असला तरी त्यामुळे शासनाच्या / सर्वसामान्य जनतेच्या हितास कोणतीही बाधा पोहोचत नाही.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

नमुना सवलत कराराच्या अनुच्छेद २५.२ नुसार, VGF हे कुठल्याही परिस्थितीत सम भागापेक्षा जास्त असू नये. तथापि, कंत्राटदाराच्या रु. ३० - ५८ कोटीच्या समभागासाठी रु. ४३.५० कोटीचे VGF दिले गेले होते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सदर प्रकल्प हा शासनाच्या P - फॉर्म करारानुसार कार्यान्वित करण्यात आलेला असल्याने, त्यास नमुना सवलत कराराची सदर तरतूद लागू होत नाही.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१३.३ लेखांकन नियमांची आणि लेखा परिक्षा व्यवस्थेची तरतूद नसणे :—

जरी प्रकल्पासाठी रु. ४३.५० कोटी VGF ची तरतूद होती. तरी, सवलत करार हे नमुना सवलत करार ऐवजी P- प्रपत्रात भरले होते. तसेच, खर्च, किंमत, वसुली इत्यादीची लेखा परिक्षा आणि पडताळणी करण्यासाठी आणि नमुना सवलत करारामधील तरतुदी नुसार Escrow लेखांची देखभाल करण्यासाठी स्वतंत्र लेखापरिक्षक / संविधीक लेखापरिक्षकांची नेमणूक करण्याची तरतूद नव्हती. अशा प्रकारच्या कलमांची सवलत करारामध्ये नसल्यामुळे, शासनाचे वित्तीय हित जपले गेले अथवा नाही या बाबत लेखा परिक्षा खात्री करू शकली नव्हती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.—

सदर प्रकल्पासाठी P- प्रपत्र करारपद्धती वापरण्यात आलेली असून मंत्रिमंडळाच्या पायाभूत समितीने दि. २९ जानेवारी २००९ रोजीच्या इतिवृत्तान्वये सर्वानुमते प्रकल्पास मान्यता प्रदान केलेली आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१३.४ प्रकल्पाची अंमलबजावणी :—

तात्पुरते पुर्तता प्रमाणपत्र जारी करण्याच्या तारखेपासून ६० दिवसाचे आत सविस्तर यादीतील महत्त्वाच्या बाबींची पुर्तता करून अंतिम पुर्तता प्रमाणपत्र प्राप्त करणे कंत्राटदारावर बंधनकारक असते अन्यथा अटीनुसार पुर्तता करण्याच्या तारखेनंतर ३० दिवसाच्या विलंबा करीता रु. १.०० लक्ष प्रति दिवस, ३०-९० दिवसांसाठी रु. १.५ लक्ष प्रति दिवस आणि ९० दिवसांपेक्षा जास्त रु. २.०० लक्ष प्रति दिवस निर्धारीत नुकसानभरपाई आकारावयाची होती. वेळापत्रकानुसार जरी प्रकल्प १६ डिसेंबर २०११ ला पूर्ण व्हायचा होता तरी ०१ मार्च २०१२ ला, ७५ दिवसाच्या विलंबाने तात्पुरते पुर्तता प्रमाण पत्र जारी केले होते. तथापि, परिगणित करूनही (फेब्रुवारी, २०१२) नुकसानभरपाई रक्कम रु. ९७.५० लक्ष कंत्राटदाराकडून वसूल केली नव्हती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.—

) विभागीय कार्यालयाचे पत्र जा. क्र. प्रशा-४/बीओटी/२७३२/२०१२, दि. २ एप्रिल २०१२ अन्वये १७ डिसेंबर २०११ ते २९ फेब्रुवारी २०१२ या कालावधीसाठी मुदतवाढ मिळणे बाबत प्रस्ताव खालील कारणास्तव मंडळ कार्यालयास सादर करण्यात आलेला आहे.

१. डोंगरगांव येथील पथकर नाका रद्द झाल्यामुळे उद्योजकास तेथील पथकर वसुलीपोटी विचारात घेतलेली आवक रु. ८.४० कोटी प्राप्त होऊ शकली नाही.

२. डोंगरगांव पथकर नाका वगळल्याने मान्यतेसाठी विलंबामुळे Financial Closure विहीत मुदतीत होऊ शकले नाही व त्यामुळे शासन सहाय्य / वित्तीय सहाय्य मिळण्यास विलंब होऊन काम पूर्ण करण्यास विलंब झाला.

३. डोंगरगांव येथील पथकर नाका वगळल्याने Force Majeure चा कलम १५-५ (ब) नुसार उद्योकजास Completion schedule मध्ये काही अतिरिक्त बांधकाम कालावधी देय होतो अशी या कार्यालयाची धारणा आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

एका पथकर नाक्यावरील पथकराचे हक्क कंत्राटदाराला कामाच्या आदेशाच्या तारखेपासून दिले होते. प्रकल्प पूर्ण होण्याच्या विलंबातील प्रकरणात, विलंबीत कालावधीकरिता, महसूल संकलनातील १० टक्के महसुलाची वसुली करायची होती. तथापि, विलंबीत कालावधीसाठी संकलीत महसुलाची १० टक्के रक्कम रु. १२.२० लक्ष कंत्राटदाराकडून वसूल केली नव्हती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.—

या मुद्याचेही अनुपालन वरील प्रमाणेच.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

१ मार्च २०१२ रोजी तात्पुरते पुर्तता प्रमाणपत्र जारी केले होते, सविस्तर यादीनुसार, जरी मार्गक्रमण हक्काचे शिलापूर येथील रु. १०.४० कोटीचे काम, रेल्वे प्राधिकरणाकडून ब्लॉक्स उपलब्ध नसल्यामुळे प्रलंबित होते तरी, सविस्तर यादीनुसार उर्वरित कामाचा खर्च रु. १.०० कोटी R.O.B. सह फक्त रु. ३.३५ कोटी असल्याचे गृहीत धरण्यात आले होते. अंदरसूल येथील सहापदरी पथकर नाक्यांचे काम जमीन मिळालेली नसल्यामुळे पूर्ण होते नव्हते म्हणून पुर्तता प्रमाणपत्र अजून जारी करायचे होते (नोव्हेंबर, २०१४). काम प्रलंबित राहिल्यामुळे, संपूर्ण सवलत कालावधी ऐवजी सहा महिन्यांच्या तात्पुरत्या कालावधीसाठी वेळोवेळी पथकर अधिसूचना जारी करण्यात आल्या होत्या.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.—

उद्योजकाने मंदिर अतिक्रमणाची कामे वगळता पंचलिस्ट मधील उर्वरित कामे विहीत कालावधीत पूर्ण केली परंतु मंदिर अतिक्रमणाची बाब संवेदनशील असल्याने पंचलिस्ट मधील कामे पूर्ण होण्यास विलंब झाला तसेच अंदरसूल येथील ६ पदरी पथकर नाक्याचे काम लगतच्या शेतक-यांच्या जमीन देण्यास प्रखर विरोधामुळे ४ पदरी करण्यात आले असून सदर नाका ६ पदरी करणेसाठी प्रयत्न चालू आहेत. सबब अंतिम पुर्णत्वाचा दाखला देणे बाकी असल्याने तसेच उद्योजकाने दर ७ वर्षांनी करावयाचा Periodic Maintenance मधील Performance विचारात घेऊन संपूर्ण कालावधी साठी पथकर अधीसूचना जारी न करता तात्पुरत्या कालावधीसाठी पथकर अधिसूचना जारी करण्यात आल्या होत्या.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१४ कशेळी पूल प्रकल्प

प्रकल्पाची रुपरेखा	
प्रकल्पाचे नाव	ठाणे जिल्ह्यात BOT तत्वावर P- प्रपत्र अंतर्गत ठाणे भिवंडी वाडा रस्त्या विशेष राज्य महामार्गावर कि.मी. ०/००० ते ८/०९० पर्यंत उपरस्त्यासहीत साखळी ८/२९३ येथे दक्षिण कशेळी आणि उत्तर कशेळी पुलाचे बांधकाम.
प्रकल्पाला CIC ची मंजुरी	२४ एप्रिल २००७ प्रकल्प खर्च रुपये १३४.७० कोटी तीन वर्षाच्या बांधकामाच्या कालावधीसह सवलतीचा कालवधी ९ वर्षे २ महिने.
निविदेला CIC ची मंजुरी	२५ जून २००८ प्रकल्प खर्च रुपये २२७०६३ कोटी तीन वर्षाच्या बांधकामाच्या कालावधीसह सवलतीचा कालावधी २३ वर्षे ५ महिने आणि ७ दिवस.
यशस्वी बोलीदाराचे नाव	के.टी. कन्स्ट्रक्शन (आय) लिमिटेड, इंदोर आणि संगम (आय) लिमिटेड (JV)
SPV	कल्याण संगम इन्फ्राटेक लिमिटेड
स्वीकार पत्राची / आर्थिक ताळेबंद / कार्यादेश यांची तारीख	०४ सप्टेंबर २००८/ २५ मे २००९/ १२ जानेवारी २००९
प्रकल्पाचे घटक	दोन पुलांचे बांधकाम आणि जोडरस्ता इत्यादी
प्रकल्पाची सद्यःस्थिती	तात्परते पूर्तता प्रमाणपत्र ०९ नोव्हेंबर,२०११ ला जारी केले होते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

निरंक

२.१.१४.१ प्रकल्पासाठी निधी पुरविणे :—

CSD नुसार स्वीकृतीपत्राच्या तारखेपासून म्हणे ०२ जानेवारी २००९ पासून १२० दिवसांच्या आत आर्थिक ताळेबंद घेणे आवश्यक होते. तथापि, ते १४३ दिवसांच्या विलंबाने म्हणजे २५ मे २००९ ला घेतले गेले. PWD ने नुकसानभरपाई पोटी रु. ४७.१९ लक्षाची वसुली प्रस्तावित केली होती तरी ती केली गेली नव्हती. तसेच, आर्थिक ताळेबंद घेण्यापूर्वी म्हणजे १२ जानेवारी २००९ ला कार्यादेश जारी केले होते. शासनाने हे सत्य स्वीकारीत असे नमूद केले की, या रक्कमेची वसुली केली जाईल.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.—

आर्थिक ताळेबंद करण्यात झालेल्या विलंबनामुळे होणाऱ्या रु. ४७.१९ लक्ष एवढ्या नुकसानभरपाईची वसुली ही पुढील बाबी लक्षात घेता परिणाम करत नाही. निविदा शर्तीनुसार उद्योजकाने रु. २२७.६४ कोटी एवढी रक्कम दि. ४ सप्टेंबर २००८ रोजी स्विकृतपत्र जारी करण्यात आल्यापासून (म्हणजेच दि. ३ जानेवारी २००९ पर्यंत) १२० दिवसाच्या आत आर्थिक ताळेबंद घेणे आवश्यक होते. ह्या प्रकरणात उद्योजकाने सादर केलेली पत्रे असे दर्शवतात की, दि. ५ जानेवारी २००९ रोजी Term Loan रु.७५.०० कोटी ची व्यवस्था करण्यात आली आहे आणि कर्ज देणाऱ्या संस्थेकडे कर्जासाठी प्रस्ताव सादर केला असून तो कार्यान्वित आहे व लवकरच त्यास मंजुरी मिळणार आहे. (Performance Security Deposit) पोटी उद्योजकाने रु.३३०.०० लक्ष दि. ११ नोव्हेंबर २००८ रोजी सादर केलेली आहे. प्रकल्पासंबंधी उद्योजकाचे प्रयत्न आणि कल लक्षात घेता दि. १२ जानेवारी २००९ रोजी कार्यारंभ आदेश जारी केला.

उद्योजकाने दि. २५ मे २००९ रोजी आर्थिक ताळेबंद सादर केला आणि दि. १२ जानेवारी २००९ रोजी करण्यात आलेला कार्यारंभ आदेशाऐवजी (म्हणजेच आर्थिक ताळेबंद केल्यानंतरचा) कार्यारंभ आदेश दि. २५ मे २००९ गृहित धरण्यास विनंती केली.

परंतु विस्तारित कार्यारंभ आदेश गृहित धरण्यात आला नाही आणि कार्यारंभ आदेश दि. १२ जानेवारी २००९ रोजीचा ठेवण्यात आला. विनंती करण्यात येते की, सदर स्पष्टीकरण मान्य करावे आणि सदर परिच्छेद बंद करावा.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१४.२ प्रकल्पाची अंमलबजावणी :—

८.१६ हेक्टर जमिनीच्या संपादनापोटी फेब्रुवारी, २००९ पर्यंत आवश्यक असलेल्या रु. ९.४० कोटीच्या देय ठेवींऐवजी कंत्राटदाराने फक्त रु. १. ५.५० कोटीची रक्कम जमा केली होती. (मार्च, २००९ ते ऑगस्ट, २०१० दरम्यान) आवश्यक असलेल्या एकूण जमिनींपैकी PWD ने फक्त ०४.९० हेक्टर जमिनच संपादित केली होती आणि उर्वरित ०३.२६ हेक्टर जमिनीच्या संपादनाचा खर्च हा जमिनीचा दर वाढल्यामुळे रु. ९.५४ कोटी निर्धारित करण्यात आला होता. उर्वरित रक्कम भरण्यासाठी पुन्हा पुन्हा पाठविलेल्या स्मरणपत्रांना कंत्राटदाराने प्रतिसाद न दिल्यामुळे PWD ने, अंदाजपत्रकशीर्षाद्वारे उर्वरित जमीन संपादित करण्याचे प्रस्तावित केले होते. (जानेवारी, २०१४) ज्यामुळे शासनाचे रु. ९.५४ कोटीने दायित्व वाढले होते. महाराष्ट्र शासनाने असे नमूद केले की, जमिन संपादणुकीसाठी अर्थसंकल्पात कुठलीही तरतूद केली नव्हती. पुढे असेही नमूद केले की, सवलतीचा कालावधी कमी करण्याचे प्रस्तावित केले होते. तथापि, प्रकल्प पूर्ण होण्यासाठी आवश्यक असलेल्या ३.२६ हेक्टर उर्वरित जमिनीच्या संपादनाबाबत मात्र उत्तर मौन होते. असे आढळून आले की, जरी कंत्राटदाराला संकल्पचित्र सादरीकरणावरील आक्षेपांबाबत उत्तर/स्पष्टीकरण देण्यासाठी नियमित स्मरणपत्रे पाठविली होती तरी, पूलाचे काम अधीक्षक अभियंता, संकल्पचित्र मंडळाकडून उपस्थित केलेल्या मुद्यांचे अनुपालन न केल्यामुळे हे पकरण बंद करण्यात आले आणि याबाबत अधीक्षक अभियंता, ठाणे परिमंडळ यांना सूचित केले होते (फेब्रुवारी, २०१३) याबाबत PWD ने पुढील कारवाई केली नव्हती. अधीक्षक अभियंता, संकल्पचित्र मंडळाने उपस्थित केलेल्या आक्षेपांचे खात्रीने अनुपालन होईलच अशी कुठलीही परिणामकारक यंत्रणा नसल्यामुळे CA च्या अटींचे उल्लंघन झाले होते. महाराष्ट्र शासनाने असे नमूद केले की, अधीक्षक अभियंता, संकल्पचित्र मंडळांना संकल्पचित्रे वेळोवेळी सादर केली होती आणि जास्तीतजास्त घटक अधीक्षक अभियंता, संकल्पचित्र मंडळाकडून मंजूर झाले होते. हे उत्तर स्वीकारणीय नाही कारण, कंत्राटदाराने अधीक्षक , संकल्पचित्र मंडळाने उपस्थित केलेल्या मुद्यांवर प्रतिसाद न दिल्यामुळे हे प्रकरण अधीक्षक अभियंता, संकल्पचित्र मंडळाने बंद केले होते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

(कार, जीप, एस.टी. बस व स्कूल बस यांना सुट दिल्यामुळे त्यापोटी उद्योजकास मिळणाऱ्या भरपाईपोटीच्या रकमेतून सदर प्रकल्पासाठी लागणारी भूसंपादनाची उर्वरित रक्कम उद्योजकास दिली जाणार आहे.) तसेच उद्योजकानेसुद्धा कार, जीप, एस.टी. बस, स्कूल बस यांना सुट दिल्यामुळे त्यापोटी मिळणाऱ्या भरपाईपोटीच्या रकमेतून अदा करावयास दिनांक १५ जानेवारी २०१६ रोजीच्या पत्राने मंजुरी दिली आहे.

कार, जीपला सुट दिल्यामुळे भरपाईपोटी मिळालेल्या रकमेतून रुपये २००.०० लक्ष भूसंपादनापोटी वसूल करण्यात आले आहे आणि पुढील पैसे पुढील मिळणाऱ्या भरपाईच्या रकमेतून वसूल करण्यात येतील.

प्रकल्पाच्या निविदा शर्तीनुसार खंड १ च्या परिशिष्ट आय (पान क्र. १२२) मध्ये रचना मंजुरी अभियंता संबंधी नमूद केले आहे की, " रचना मंजुरी अभियंता " म्हणजे अधिक्षक अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, संकल्पचित्र मंडळ (पूल) किंवा मुख्य अभियंता यांच्यामार्फत छाननी आणि रचनेची गणना करण्याकरिता Proof Consultant मान्यता देण्यात आलेले**.** उद्योजकामार्फत बनविण्यात आलेल स्ट्रक्चरल रचनेची रेखाचित्र छाननी व मजुरी देण्याकरिता सदर प्रकल्पांच्या Proof Consultant यांना मुख्य अभियंता यांच्यामार्फत मान्यता देण्यात आली आहे. म्हणून सदर संकल्पचित्रे खाजगी सल्लागारामार्फत तपासण्यात आली आहेत. सगळया बांधणी रचनेच्या वैशिष्टय आणि मानक ह्याचा विचार करून बांधण्यात आली आहेत. तसेच सदर प्रकल्प हा PPP प्रकल्प असल्यामुळे प्रकल्पाच्या बांधकामाचा वेग आणि विलंब टाळण्याकरिता संकल्पचित्र मंडळाची मर्यादा गृहित धरून सदर संकल्पचित्रे खाजगी सल्लागारामार्फत छाननी करून घेण्यात आली आहेत.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१४.३ तात्पुरते पूर्तता प्रमाणपत्र जारी करणे :—

तात्पुरते पूर्तता प्रमाणपत्र (९ नोव्हेंबर २०११) जारी करण्यासाठी PWD ने मंजूर प्रकल्प खर्चाची रु. २२७.६३ कोटी रक्कम विचारात घेण्याऐवजी, जमीन अधिग्रहणाची, जलवाहिन्यांची जागा बदलणे, पर्यवेक्षण शुल्क इत्यादीचा खर्च वगळून, प्रकल्प खर्चाची बांधकामाच्या रु. २०१.३४ कोटी रकमेवर ९८ टक्के परिगणित करून विचारात घेतले होते. असे आढळून आले की, तात्पुरते पूर्तता प्रमाणपत्र जारी करताना, ४२० मीटर लांब रस्त्याचे, मलनिःस्सारण वाहिनीच्या कामाबरोबर रस्ता रुंदीकरणाचे रु. २.२३ कोटीचे काम हाती घेतले नव्हते आणि बांधकामाच्या पूरक बाबीही दाखविल्या नव्हत्या. हा प्रकल्प अजूनही अपूर्ण होता (ऑक्टोबर, २०१४).

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

तात्पुरता पूर्तता दाखला जारी करण्यासाठी फक्त बांधकाम खर्च गृहित पुढीलप्रमाणे करण्यात आला.

		रु. (लक्ष मध्ये)
१	रस्त्याच्या बांधकामाचा खर्च म्हणजे कडक आणि लवचिक फरसबंदी बांधकाम खर्च CD Work समवेत विद्युत खांब स्थलांतरण	७२५६.९२
२	दक्षिण कशेळी पुलाचे बांधकाम	९४९८.८४
३	उत्तर कशेळी पुलाचे बांधकाम	२६२५.६८
४	पथकर स्थानकाचे बांधकाम	७८६.३३
	रु.	**२०१६७.७७**
	एकूण रु.	**२०१.६८ कोटी**

उद्योजकाने प्रकल्पाच्या खर्चापोटी रु.२२७.६३ कोटीचा देकार सादर केला होता. ज्यामध्ये रस्ते, पूल, पथकर स्थानकाची किंमत आणि विद्युत खांब स्थलांतर व सेवालाईन समवेत आणि ट्रान्सफॉर्मर अशी एकूण रक्कम रु. २०१.६८ कोटी आणि उर्वरित किंमत म्हणजे रु.२५.९६ कोटी ज्यामध्ये पाण्याच्या पाईप लाईनचे स्थलांतरण, वृक्षरोपण इत्यादी प्रशासकीय व देखरेख शुल्क आणि इतर खर्च जसे की प्रकल्प सुविधा, सल्लागार आणि प्रयोगशाळा आणि आकस्मित खर्च इत्यादी नमूद करून देकार सादर केला आहे. तात्पुरते खाते पूर्णत्व प्रमाणपत्र निर्गमित करतेवेळी रु.१९७६९.८७ लक्ष (म्हणजेच रु. १९७.२० कोटी) चे काम पूर्ण होते. सदर प्रकल्प भौतिकदृष्टया ९८.०२ टक्के पूर्ण होता. त्यामुळे उद्योजकास तात्पुरते पूर्णत्वाचे प्रमाणपत्र देण्यात आले होते.

२.१.१४.४ प्रकल्पाचे अपूरे पर्यवेक्षण / संनियंत्रण :—

सवलत कराराच्या अनुसूची M नुसार, कंत्राटदारास विविध चाचण्या करणे आवश्यक असते. एकूण चाचण्यांपैकी ३० टक्के चाचण्या या दक्षता आणि गुणवत्ता नियंत्रण परिमंडळातील शासकीय प्रयोगशाळेत करायच्या होत्या तर उर्वरित चाचण्या कार्यस्थानावरील प्रयोगशाळेत करायच्या होत्या. कार्यस्थानावरील केलेल्या चाचण्या जरी पर्याप्त मात्रेत होत्या तरी, मनोर-वाडा- भिवंडी प्रकल्पात शासकीय प्रयोगशाळेत गुणवत्ता चाचण्या करण्यात तूट आढळून आली जी ३४ टक्के ते ८४ टक्क्यांच्या दरम्यान होती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

कार्यक्षेत्रातील प्रयोगशाळेतील आवश्यक चाचण्या पुरेसा होत्या आणि सर्व बांधकाम साहित्यच चाचण्या सरकारी, प्रयोगशाळा, दक्षता व गुणनियंत्रण मंडळामार्फत करण्यात आल्या होत्या. परंतु, दक्षता व गुणनियंत्रण मंडळाच्या प्रयोगशाळेत काही गुणवत्ता नियंत्रण चाचण्याची कमतरता होती. सदर कमतरतेमुळे झालेली नुकसान भरपाई उद्योजकामार्फत वसूल करण्यात येईल.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१५ दुपदरी प्रकल्प :—

खाजगीकरणांतर्गत बांधावयाच्या रायगड जिल्ह्यातील अलिबाग-पेण-खोपोली रस्ता. रा.मा.८७ कि.मी.२९/६५० ते ५८/०० या रस्त्याची सुधारणा करणे.

२.१.१५.१ सुसाध्यता अहवाल :—

अलिबाग-पेण-खोपोली रस्ते प्रकल्पात सुसाध्यता अभ्यास केला गेला आणि मुख्य अभियंतानी मंजुरी दिली होती (ऑक्टोबर,२००५) तर, PWD व्दारे केलेल्या प्राथमिक सर्वेक्षणावर आधारित निविदा बोलाविल्या (नोव्हेंबर,२००२) आणि बोली सादर केल्या गेल्या (जुलै, २००४) पुढे, सवलत करारावर स्वाक्षरी झाल्यावर (जुलै,२००६) कामाच्या व्याप्तीमध्ये रुपये ४.१३ कोटीचे सात बदल केले होते. ज्यामुळे कंत्राटदाराने सात वर्षांचा अतिरिक्त सवलत कालावधी दावा केला.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

प्राथमिक सर्वेक्षणानुसार निविदा मागविण्यात आली. निविदा रक्कम रुपये २४.२८ कोटी तसेच निविदेचा कालावधी दिनांक १६ डिसेंबर २००२ ते १५ जून २००३ ठेवण्यात आला. परंतू सदर निविदेस बोलीदारांकडून कोणताही प्रतिसाद मिळालेला नाही. त्यामुळे निविदा सुचनेचा कालावधी १३ महिन्यांनी वाढविण्यात आला. म्हणजेच दिनांक ५ जुलै २००४ पासून निविदा स्विकृती दिनांक १३ जुलै २००४.

दरम्यानच्या काळात सविस्तर सर्वेक्षण करण्यात आले. व्यवहार्यता अहवालानुसार प्रकल्पाची किंमत रुपये १४.२५ कोटी इतका असून सवलत कालावधी १२ वर्षे ६ महिने इतका होता. (जून, २००५) मे.जे.एम.म्हात्रे आणि कंपनी यांचेकडून निविदेचा देकार रुपये १४.८५ कोटी इतका असून सवलत कालावधी १९ वर्षे ५ महिने इतका प्राप्त झाला.

उद्योजकासोबत सुधारित देकाराबाबत वाटाघाटी करण्यात आल्यानंतर सवलत कालावधी १३ वर्षे ६ महिने इतका कमी करण्यात आला. सुधारित दरसुचीनुसार प्रकल्पाची सुधारीत किंमत १५.४३ कोटी इतकी झाली. अखेरीस बोली १४.८५ कोटीवर तसेच सवलत कालावधी १३ वर्षे ६ महिने इतक्या कालावधीमध्ये मान्यता अंतिम करण्यात आली.

यावरून असे दिसून येते की, १४.८५ कोटी रक्कम (सुधारित दरसुचीनुसार प्रकल्पाची सुधारीत किंमत १५.४३ कोटी इतकी आहे.) ही प्रचलित किमतीपेक्षा कमी आहे.

प्रकल्पाचा सारासार विचार करता खालीलप्रमाणे कामाची व्याप्ती आहे.

1. Widening of existing minor bridges and CD works upto 12m.
2. Reconstruction of 2 Minor Bridge @ km.34/950 and at kmo4S/900

3. Additional work of BBM in 8.35 km. including profile correction.
4. Negative variation for change in asphalt grade 60/70 instead of 30/40 grade.
5. Additional BBM in 15.95km.
6. (a) Reconstruction of collapsed minor bridge @30/980

   (b) Widening of one span of major Bridge @ 41/650 including 15% as per cl.3.6.6
7. Construction of built up concrete Gutter, retaining wall, pitching & fanning etc.
8. Road safety works.

कामाच्या मूळ वावातील बदलामुळे रुपये ४.१३ कोटीची तफावत ही (वाहतूक वर्दळ सुरळीत ठेवण्याकरिता) आवश्यक होती. प्रकल्पाच्या सविस्तर सुसाध्यता अहवालाच्या अभ्यासानुसार असे दिसून येते की, निविदा रक्कम २४.४८ कोटी ही कमी होऊन १३.५१ कोटी (+ वेरीएशन ४.१३ कोटी) = १७.६४ कोटी इतकी झालेली आहे.

त्यामुळे पुरेशा अभ्यासाअंती स्पष्ट होते की, सदर कामाची निविदा अंतिम करण्यापूर्वी प्रकल्पाची किंमत भरीव प्रमाणात कमी झालेली आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१५.२ निविदा प्रक्रिया :—

अलिबाग-पेण-खोपोली प्रकल्पात PWD च्या प्राथमिक सर्वेक्षणावर आधारित प्रगणनानुसार रु.१३.५१ कोटी प्रकल्प खर्चासाठी ५ वर्षे ६ महिन्यांच्या सवलत कालवधी या ऐवजी रु.१४.८५ कोटी प्रकल्प खर्चाची, १९ वर्षे ५ महिने सवलत कालावधीसाठी फक्त १ निविदा (जे.एम.म्हात्रे) प्राप्त झाली होती. (जुलै,२००४) PWD च्या प्रक्षेपणाच्या तुलनेत बोलीदाराने प्रस्तावित केलेल्या सवलत कालावधीचा फरक विचारत घेऊन, अक्षिण अभियंता (विशेष प्रकल्प मंडळ, नवी मुंबई) यांनी निविदा रद्द करण्याचा प्रस्ताव दिला होता (नोव्हेंबर, २००४) तथापि, मुख्य अभियंत्यांनी उद्योजकाबरोबर सात दिवसांत वाटाघाटी करण्यासाठी अधीक्षक अभियंत्यांना सूचना दिल्या होत्या (नोव्हेंबर,२००४) पुढे असे आढळून आले की, उद्योजकाने सात महिन्यानंतर सवलतीचा कालावधी कमी करून (जून,२००५) १३ वर्षे ६ महिने केला होता. दरम्यान, PWD ने पुन्हा सुसाध्यतेचा अभ्यास केला आणि प्रकल्पाचा खर्च रु.१४.२५ कोटी इतका आणि सवलत कालावधी, विभागाच्या आधिच्या प्रक्षेपणांच्या तुलनेत वाहनांची घनता कमी झाल्यामुळे १२ वर्षे, ६ महिने इतका सुधारित केला. (ऑक्टोबर,२००५) तद्नुसार, रु.१४.८५ कोटी प्रकल्प खर्च आणि १३ वर्षे, ६ महिने सवलत कालावधीच्या निविदेला मंजुरी दिली गेली (एप्रिल, २००६) अशा प्रकारे, एकमेव बोलीदाराला निविदा देण्याचा PWD चा निर्णय आणि निविदा सादर केल्यानंतर सुसाध्यता अभ्यासने म्हणजे, उद्योजकाने दिलेल्या प्रस्तावाचे समर्थन करण्याचा प्रयत्न होता. महाराष्ट्र शासनाने असे नमूद केले की, PWD कडून निविदा स्विकारण्याचा निर्णय कायद्याला धरून होता. हे उत्तर स्विकारणीय नाही. कारण, बोलीप्राप्त झाल्यानंतर तपशिलवार सुसाध्यतेचा अभ्यास करून प्रकल्प बहाल करणे हे सामान्य प्रचलित पद्धतीच्या विरुद्ध होते आणि पुन्हा निविदा मागविणे आवश्यक होते.

२) मलकापूर- बुलढाणा-चिखली रस्ता (SH- १७६) दुपदरीकरण

२.१.१५.१ सुसाध्यता अहवाल :—

मलकापूर-बुलडाणा- चिखली प्रकल्पात, सुसाध्यता अहवालामध्ये रस्ता रुंदीकरणासाठी विचारात घेतलेले हवेचा दाब नसलेले (NP)-३ पोकळ पाईप्स, उपलब्ध असलेल्या NP-२ पोकळ पाईप्सच्या प्रकाराशी मिळते जुळते नव्हते. त्यामुळे काम NP-२ पोकळ पाईप्सने केले होते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सदरहू प्रकल्पाकरिता कि.मी.९/०० दाताळा येथे व कि.मी.५४/०० येळगांव येथे पथकर नाका प्रस्तावित होता. या रस्त्यावर दरवर्षी वाहतूक वर्दळ मोजण्यासाठीचे स्थान कि.मी.४/३०० (बुलडाणा नाक्याजवळ, मलकापूर नगरपरिषद) व कि.मी.४३/४००, (मलकापूर नाका, बुलडाणा नगरपरिषद) निश्चित करण्यात आलेले आहे. या दोन स्थानकातील अंतर फार जास्त नसल्याने संदर्भासाठी नियमीत वाहतूक गणणेची माहिती उपलब्ध होती.

तथापि सहव्यवस्थापकीय संचालक महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ (मर्यादित) यांनी १६ मे १९९७ साली खाजगीकरणाच्या माध्यमातून कामे हाती घेण्यासंदर्भात धोरण ठरविणे करीता टिप्पणी सादर केली. त्यामध्ये ३ दिवसांची वाहतूक गणना घेण्यास्तव प्रस्तावित केलेले आहे. सदरहु या रस्त्याच्या प्रकल्पाला शासनाच्या पायाभुत सुविधा समितीने दिनांक २० सप्टेंबर २०१५ रोजी मान्यता दिली त्यावेळी प्रकल्प अहवाल तयार करतांना वाहन गणनेच्या बाबती मध्ये वेगळी स्पष्ट सुचना नसल्याने उपरोक्त टिप्पणी मधील नमूद सुचनांचे पालन करण्यात आले.

(ii) रस्त्यावरील मोरी बांधकामासाठी पुर्वी NP२ पाईप वापरले जात होते. तद्नंतर I.R.C. च्या सुचनानुसार रस्त्यावर मोरीबांधकामासाठी NP३ पाईप वापरणे आवश्यक ठरते त्यामुळे प्रस्तावामध्ये NP३ पाईप्सची तरतूद करण्यात आलेली होती. प्रत्यक्ष कामाची अंमलबजावणी करत असतांना NP३ व NP२ पाईप्सचे जोड व्यवस्थीत जोडता येणार नाही असे आढळून आल्याने NP२ पाईप वापरण्यात आले. त्यामुळे प्रकल्पाची किंमत रु.३,६५,२३०.०० ने कमी झाली. कमी झालेली किंमत रु.३,६५,२३०.००, (-) Variation म्हणून विचारात घेण्यात आलेली असून या कार्यालयाचे पत्र क्र.का.४(४)/१५१३/२००७-२००८/ बीओटी/ १२७०/ दिनांक ५ मार्च २०१४ अन्वये शासनास सादर केलेल्या प्रस्तावामध्ये दर्शविण्यात आलेली आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१५.२ निविदा प्रक्रिया :—

मलकापूर-बुलडाणा- चिखली प्रकल्पात, बुलडाणा अर्बन क्रेडीट को-ऑपरेटीव्ह सोसायटी (BUCCS) आणि नॅशनल बिल्डिंग कंन्स्ट्रक्शन कंपनी (NBCC) प्रा.लिमिटेड (JV) यांची एकमेव बोली मंजूर केली होती (जुलै २००६) ज्या मध्ये सवलत करार मान्य केल्यानंतर अजून एक कंपनी, जे. व्ही. कुलकर्णी आणि फ्रेंडस असोसिएटस् यांनाही पुढे सम्मिलित केले गेले (जानेवारी, २००७) MOU वरून असे दिसून येते की, BUCCS ने करावयाच्या कामांकरिता एकूण प्रकल्प किंमतीच्या ६४ टक्के काम जे. व्ही. कुलकर्णी आणि फ्रेंडस् असोसिएटस् यांनी व उर्वरित ३६ टक्के काम नॅशनल बिल्डींग कंन्स्ट्रक्शन कंपनीने करावयाचे होते. नफ्यात भागीदारी करण्याऐवजी मोबदल्याच्या तत्त्वावर दोन भागीदारांना सामावून घेतले होतें, त्यावरून असे निदर्शनास येते की केवळ सवलत करार प्राप्त करण्याकरिता (JV) स्थापित करण्यात आला होता.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सदरहू प्रकल्पाकरिता बुलढाणा अर्बन क्रेडीट को.ऑपरेटीव्ह सोसायटी आणि नॅशनल बिल्डिंग कंन्स्ट्रक्शन कंपनी (NBCC) प्रा.लिमिटेड (JV) यांची निविदा शासनाने मंजूर केली आहे. निविदा प्रपत्रामध्ये उद्योजकाने विशेष प्रयोजन संस्था अंतर्भूत करावी हे अनिवार्य नाही. तसेच एकमेव बोली मंजूर करू. नये अशा तरतुदी नियमपुस्तिकेत नाही. प्रकल्प पूर्ण करण्यासाठी उद्योजकाने कोणास काम द्यावे ही उद्योजकाची अंतर्गत बाब आहे. त्यामुळे उद्योजकाशी जो करारनामा करण्यात आला तो विभागाचे दृष्टिने अंतीम आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

(i) MBC प्रकल्पात, PWD वार्षिक दुरुस्ती आणि नुतनीकरणाचा खर्च जो अनुक्रमे एक आणि सहा टक्के विचारात घेतला होता त्याऐवजी कंत्राटदाराने तो दोन आणि १६ टक्के विचारात घेतला होता.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

(i) प्रकल्पाचा सुसाध्यता अहवाल तयार करतांना शासन निर्णय खाक्षेस २००२/ प्र.क्र.२७९/ (III)/ रस्ते-९ मुंबई/ दिनांक ९ जानेवारी २००३ मधील तरतुदीनुसार सर्वसाधारण देखभाल दुरुस्तीचा खर्च रस्त्याच्या कामासाठी १% व विशेष दुरुस्तीचा खर्च रस्त्यांच्या कामासाठी ६% अशी तरतूद करण्यात आलेली होती. मात्र उद्योजकाने त्यांच्या प्रस्तावामध्ये ज्यास्तीची तरतूद केली होती त्यासंदर्भात उद्योजकाकडून सविस्तर विश्लेषण मागविण्यात आलेले होते या विश्लेषणाची तपासणी केली असता ते बरोबर आढळून आल्याने त्या बाबत तरतूद करण्यात आली. सदरहू तरतुदीस्तव शासन निर्णय खाक्षेस २००२/ प्र.क्र.२७९/ (III)/ रस्ते-९ मुंबई/ दिनांक ९ जानेवारी २००३ परिच्छेद क्र. १.२(ब) मध्ये " वरील प्रमाणापेक्षा जास्त खर्च येत असल्यास प्रत्यक्ष येणारा खर्च विचारात घेण्यात यावा " असे नमूद केलेले आहे. त्यामुळे वार्षिक दुरुस्ती व नुतनिकरणाकरिता करण्यात आलेली तरतूद, उद्योजकाने निदर्शनास आणून दिलेल्या बाबीनुसार व शासन निर्णया मधील तरतुदीचा संदर्भ घेऊन शिफारस करण्यात आलेली आहे.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

(ii) वाहतूक वाढीचा दर प्रमाणकाच्या पाच टक्के ऐवजी दोन टक्के विचारात घेतला होता.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

(ii) मलकापूर-बुलडाणा-चिखली या रस्त्यासोबत खामगांव-चिखली या रस्त्याचे काम खाजगीकरणातून हाती घेण्यात आले. तसेच एम.आय.डी.सी. मार्फत नागपूर-औरंगाबाद-सिन्नर-घोटी हा पर्यायी रस्ता उपलब्ध झालेने वाहतुकीवर्दळ वाढीचा दर कमी होणार असल्याचे स्पष्ट झाले. तसेच एम.एस.आर.डी.सी. मलकापूर व खामगांव येथील बऱ्याच फॅक्टरी बंद पडलेल्या असल्याने तेथील वाहतूक वर्दळ कमी झालेली आहे. सुसाध्यता अहवाल तयार करण्यासाठी घेण्यात आलेल्या वाहतूक वर्दळीचा कालावधी आणि प्रत्यक्ष निविदा प्राप्त होण्याचा कालावधी यामध्ये काही वर्षाचा खंड पडून दरम्यानच्या काळात आजुबाजुच्या रस्त्याच्या सुधारणा झाल्यामुळे वाहतूक पद्धतीत बदल होऊन वाहतूक वर्दळीमध्ये फरक येऊ शकतो. वरील सर्व बाबींचा विचार करता वाहतूक वर्दळीमध्ये धरण्यात आलेली २ टक्के वाढ बरोबर आहे.

(iii) पथकर सवलत दर १६ टक्के प्रमाणकाच्या ऐवजी वाढून १७.६५ टक्के अंगीकारला होता.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

(iii) पथकर सवलत दर खात्याच्या १६% प्रमाणकानुसार अंदाजपत्रकीय तरतुदीस्तव घेण्यात आलेला होता. त्या ऐवजी उद्योजकाने अंगीकारलेला १७.६५% पथकर सवलत दर उद्योजकाच्या स्वतःच्या आकडेमोडीवर आधारित होता. सदरहू खात्यामार्फत बोलाविण्यात आलेल्या निविदा सवलतीच्या कालावधीवर आधारित असून शासनाच्या १९ वर्ष ९ महिने सवलत कालावधीपेक्षा उद्योजकाने सादर केलेला सवलतीचा कालावधी १९ वर्ष ८ महिने हा कमी असल्यामुळे १७.६५% पथकर सवलत दर समायोजीत करण्यात आला होता.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

(iv) PWD च्या प्रमाणकांच्या आधारावर लेखापरिक्षेने पुन्हा परिगणना केली असता विभागाने मान्य केलेल्या १४.९७ टक्के IRR साठी १९ वर्ष आठ महिन्यांचा सवलत कालावधी ऐवजी सवलत कालावधी १५ टक्के IRR साठी १४ वर्ष परिगणित करण्यात आला होता.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

(iv) दिनांक १९ मे २००५ ते २१ मे २००५ दरम्यान विभागामार्फत प्रत्यक्ष प्रस्तावित पथकर स्थानकाच्या ठिकाणी खालीलप्रमाणे वाहतूक वर्दळ घेण्यात आली. मानकाप्रमाणे विभागाने काढलेला सवलत कालावधी १९ वर्षे ९ महिने होता.

कार/जिप	हलकीवाहने	बस ट्रक	अवजड वाहने
२४००	३३३	१५७०	५७

शासन परिपत्रक खाक्षेस २००२/ प्र.क्र.१८१/रस्ते-९/दिनांक २४ एप्रिल २००६ मंत्रालय, मुंबई अन्वये प्रकल्प किंमत रु. ३८.७६ कोटी, अंदाजित किंमतीचे १६ टक्के आय.आर.आर. करीता १९ वर्ष ९ महिने इतक्या सवलतीच्या कालावधीकरिता खात्यामार्फत प्रशासकिय मंजुरी देण्यात आली.

कार/जिप	हलकीवाहने	बस ट्रक	अवजड वाहने
२१८९	१२१६	१२७५	३५५

उद्योजकाने देकार देतांना, दिनांक १७ एप्रिल २००६ ते १९ एप्रिल २००६ दरम्यान प्रतिदिन खालीलप्रमाणे वाहतूक वर्दळ घेतली. या वरून उद्योजकाने दिलेला सवलत कालावधी १९ वर्षे ८ महिने होता.

शासन परिपत्रक खाक्षेस २००५/प्र.क्र.१०५/रस्ते-९/दिनांक २८ जुलै २००६ अन्वये रु.४२.८१ कोटी किंमतीची १९ वर्षे ८ महिने इतक्या सवलतीच्या कालावधीकरिता, प्रकल्प किंमत रु.४२८१.३० लक्ष, (१४.९७ आय.आर.आर.करीता) निविदेस मंजुरी देण्यात आली. सदरहू देकाराचा सवलत कालावधी प्रशासकीय मंजुरी प्राप्त सवलत कालावधी पेक्षा कमी असल्यामुळे देकाराच्या मंजुरीस्तव शिफारस करण्यात आली.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

v) महाराष्ट्र शासनाने असे सांगितले की, कंत्राटदाराने दिलेली कारणे ही स्वीकारण्यायोग्य होती कारण तिथे समांतर रस्ता होता हे उत्तरच हा प्रकल्प BOT तत्त्वावर घेण्यास आर्थिकदृष्टया सुयोग्य नव्हता असे दर्शविणारे आहे आणि जे शासनाच्या धोरणाच्या विपरित होते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

(v) येथे स्पष्ट करण्यात येते की, कंत्राटदाराने दिलेली कारणे योग्य होती म्हणून ही कारणे विचारात घेऊन शासनाने पायाभूत समीतीने मान्यता दिलेली आहे.मलकापूर बुलडाणा चिखली या रस्त्यास समांतर रस्ता नाही. मात्र खामगांव चिखली हा अतिरिक्त पर्याय उपलब्ध झालेने वाहतूकीचे वर्दळीवर काही प्रमाणात परिणाम होणार होता.

सद्यःस्थितीत प्रकल्प पूर्ण झालेला असून वाहतूक चालू आहे. त्यामुळे हा प्रकल्प BOT तत्वावर घेण्यास आर्थीक दृष्टया उपयोग नव्हता. हे महालेखाकार कार्यालयाचे आक्षेप चुकीचे ठरतात. प्रकल्पाचे काम शासनाचे धोरणानुसार हाती घेण्यात आले होते.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१५.३ प्रकल्पाची अंमलबजावणी :—

MBC प्रकल्पात स्थानिकांच्या मागणीनुसार कंत्राटदारोन बुलडाणा शहरात रु. ६४.४१ लक्ष मूल्यांचे १२९ पथ दिवे लावले जे प्रकल्प व्याप्तीच्या बाहेर होते. जरी मुख्य अधिकारी, बुलडाणा नगरपरिषदेने या दिव्यांच्या विज देयकाचा आणि देखरेखीच्या खर्चाचा भार उचलण्याचे मान्य केले होते (जुलै २००६) तरी, निधीच्या कमतरतेमुळे ते होऊ शकले नाही. लेखापरिक्षेने त्या स्थळाला दिलेल्या भेटी दरम्यान (जून २०१४) ते पथ दिवे कार्यरत नसल्याचे दिसून आले, ज्याला PWD ने ही पुष्टी दिली होती. या कामाचा खर्च रोख ओघामध्ये सम्मिलित केला होता आणि त्याची प्रतिपूर्ती पथकराद्वारे केली गेली होती तरी त्याचा काहीही लाभ जनतेला झाला नव्हता. तसेच, सवलत कराराच्या अटीप्रमाणे, कंत्राटदाराने BOT कामासाठी प्रत्यक्ष कामाच्या ठिकाणी असलेले कार्यालय (रु.५०.०० लक्ष), वाहने (रु.१५.०० लक्ष) आणि कार्यस्थळावर आधुनिक फर्निचरयुक्त प्रयोगशाळा (रु.१०.०० लक्ष) पुरवायचे होते. तथापि, PWD च्या संमतिने रु.७५.०० लक्ष किंमतीच्या तीन इमारतीचे२९ काम सुरु. केले होते. तसेच, प्रत्यक्ष कामाच्या ठिकाणी असलेले कार्यालयही कंत्राटदाराने रु. ६५.०० लक्ष खर्चून बांधले होते, तथापि शासनाने पुढे असेही नमूद केले की, यापलिकडील झालेला जास्त खर्च कंत्राटदाराला दिला जाणार नव्हता. हे उत्तर स्वीकारणीय नाही कारण विश्राम गृह येथे कार्यालय इमारत बांधणे, समाज मंदिर आणि चालकांसाठी शयनकक्ष बांधणे हे सवलत कराराच्या विपरीत होते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

उद्योजकाने बुलडाणा शहरात जे १२९ पथदिवे लावले ते स्वखर्चाने लावले असून त्याचा खर्च रोकड प्रवाहात घेण्यात आला नाही. त्यामुळे वार्षिक देखभाल व दुरुस्तीची रकम सुद्धा रोकड प्रवाहात आली नाही. त्यामुळे याची प्रतिपुर्ती पथकरामधून करण्याचा प्रश्न उद्‌भवत नाही.

सवलत कराराच्या अटीनुसार उद्योजकाने करारनामा अट क्र. ४.१९ व ४.२० अन्वये प्रयोगशाळा व कार्यालयाचे बांधकाम करणे व ते खात्यास हस्तांतरित करणे या बाबी प्रकल्पाशी संबंधित कार्यकारी अभियंता यांनी पुरविलेल्या नकाशे व आराखड्याप्रमाणे स्वखर्चाने करावयाच्या आहेत.

शासनाचे प्रकल्पाजवळ असलेल्या उपलब्ध जागेत बांधकाम करून घेण्यात आले. त्यामुळे ही बाब सवलत कराराच्या विपरित आहे. हे लेखापरिक्षकाचे म्हणने वस्तुस्थितीस धरुन नाही.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

(३) हिंगोली जिल्ह्यातील औंढा-चौंढी-बसमत रस्त्याची, (SH – २२०) (km ९८/०० to ११८/००), सुधारणा, (एकुण लांबी – २० km)

२.१.१५.१ सुसाध्यता अहवाल

औंढा चौंढी बसमत (ACB) रस्ता प्रकल्पासाठी विहित केलेल्या कमीत कमी सात दिवसांच्या वाहतूक गणनेच्या ऐवजी PWD ने अनुक्रमे एक आणि तीन दिवस वाहतूक गणना केली होती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

खाजगीकरणाच्या माध्यमातून हाती घ्यावयाच्या वसमत चोंन्डी औंढा रस्ता (रा.मा. १२०) कि.मी. ९८/०० ते ११८ ची सुधारणा करणे या कामासंदर्भात साखळी क्र. ११८/०० वर दि. २ एप्रिल १९९९ रोजी वाहण गणती घेण्यात आली होती. सदर १ दिवसाची वाहण गणती वाजवी व सरासरी होती. खात्याच्या पुर्वीच्या अनुभवाने व माहीतीप्रमाणे सदर एक दिवसाची वाहण गणतीचा तपशील सरासरी म्हणून गृहीत धरण्यात आला. त्यानुसार खात्या केलेला प्रस्ताव उद्योजकास स्वीकृत होता. तव्दतच, उद्योजकाचा देकार हा खात्याने गणणा केलेल्या एक दिवसीय वाहण गणतीच्या जवळपास होता त्यामुळे खात्याने घेतलेली एक दिवसाची वाहण गणती त्यावेळेसच्या परिस्थितीनुसार ही योग्य होती. तरी वरील वस्तुस्थिती विचारात घेऊन परिच्छेद निकाली काढावा ही विनंती.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१५.३ प्रकल्पाची अंमलबजावणी :—

ACB प्रकल्पात, रस्त्यांच्या देखभालीची तरतूद जरी प्रकल्पात केली होती. तरी, त्याची देखभाल योग्य रितीने होत नव्हती, ज्यामुळे अपघातात वाढ होत होती, हे PWD चे कंत्राटदारांशी झालेल्या पत्रव्यवहारा व्यतिरीक्त विविध हितार्थाकडून आलेल्या, जसे पोलीस विभाग, लोकप्रतिनिधी, खासगी प्राधिकारांच्या प्रतीवेदनावरून आढळून आले होते.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

खाजगीकरणाच्या माध्यमातून हाती घ्यावयाच्या वसमत चोंन्डी औंढा रस्ता (रा.मा. १२०) कि.मी. ९८/०० ते ११८ ची सुधारणा करणे ह्या प्रकल्पाची देखभाल व दुरुस्ती निविदा शर्तीनुसार योग्य प्रकारे करण्यात आलेली होती. जेव्हा जेव्हा देखभाल दुरुस्ती निरिक्षणास येत होती त्यानुसार उद्योजकाला सुचित करून देखभाल दुरुस्तीचे काम पूर्ण करून घेण्यात येत होते. देखभाल दुरुस्ती अभावी अपघात झाल्याचे निदर्शनास आलेले नाही. सद्यः स्थितीत सदर खाजगीकरणातील प्रकल्प शासने दि. ३० जून २०१४ रोजीच्या निर्णयानुसार दि. ३० जून २०१४ पासुन बंद केला आहे.सद्यः स्थितीत रस्त्याची स्थिती चांगली असून वाहतुकीस योग्य आहे. तरी वरील वस्तुस्थिती विचारात घेऊन परिच्छेद निकाली काढावा ही विनंती.

शासनाचे अभिप्राय :—

मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे.

२.१.१६ इतर महत्वपूर्ण मुद्दे :—

२.१.१६.१ निविदेची प्रसिद्धी :—

नऊ चाचणी तपासणी केलेल्या चौपदरी प्रकल्पात, ज्याची अंदाजित किंमत रु. ९६ कोटी ते रु.८४५ कोटी दरम्यान होती, पर्याप्त प्रसिद्धी देण्यात आली नाही. तसेच, निविदा विक्रीसाठी चार महिन्यांचा कालावधी विहित केलेला असताना, पर्याप्त कालावधी दिलेला नव्हता. महाराष्ट्र शासनाने असे सांगितले की, प्रमाणकानुसार, निविदेची सूचना ही राष्ट्रीय/राज्य/जिल्हा स्तरावरील वर्तमानपत्रात निश्चित कालावधीसाठी दिली होती तसेच PWD च्या संकेतस्थळावरही अपलोड केली होती. हे उत्तर स्वीकारण्या योग्य नाही कारण, प्रसिद्धीचा कालावधी निविदा प्राप्तीचा कालावधी विहित केला नव्हता. तसेच PPP साठी राज्याकडे इ-निविदेची यंत्रणा नव्हती.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

निरंक

२.१.१६.२ अपूर्ण सवलत करार :—

कंत्राट बहाल केल्यानंतर, यशस्वी बोलीदराबरोबर सवलत करार करणे आवश्यक असते, या बोलीदाराला कंत्राटदार म्हणून समजले जाते. तथापि, तीन ३० प्रकल्पांत असे आढळून आले की, उद्योजकाने गठित केलेल्या SPV बरोबर परस्पर सवलत करार करण्यात आला होता आणि कंत्राटदाराने पालन करावयाच्या अटी आणि शर्ती आणि वेळापत्रकाची सूची त्यासह जोडण्यात आली नव्हती. अशारितीने, सवलत करार अपूर्ण आणि प्रमादशील (चूक घडू शकेल असा) होता. SPV कडून कसूर झाल्यास त्याचे कायदेशीर परिणाम होऊ शकले असते.

२.१.१६.३ महत्त्वाच्या सूचीतील बाबी पूर्ण न करणे :—

कंत्राटदाराला, अटीतील कालावधीनुसार 'P' - प्रपत्रातील प्रकरणांत ६० दिवसांत आणि नमूना सवलत करार कंत्राटात १२० दिवसांत, महत्त्वाच्या सूचीतील बाबींची पूर्तता करून अंतिम पूर्तता प्रमाणपत्र मिळवणे आवश्यक असते, अन्यथा, प्रभारी अभियंता कंत्राटदाराच्या जोखीम आणि खर्चावर ते काम पूर्ण करेल. १३ चाचणी तपासणी केलेल्या प्रकल्पांपैकी सात ३१ प्रकरणांत लेखापरीक्षेला असे आढळून आले की, चार ते ९० महिन्यांचा कालावधी उलटून गेल्यावरही अंतिम पूर्तता प्रमाणपत्रे जारी केली नव्हती.

२.१.१६.४ कर्जाची अतिरिक्त उभारणी :—

बोलीदाराने सादर केलेली वित्तीय बोली कर्ज– समभागाचे दर्शविते ज्याच्या आधारावर बोलीदार प्रकल्पास वित्त पुरवठा करतो. चौपदरी रस्ता प्रकल्पाच्या चाचणी तपासणीत असे आढळून आले की, वित्तीय संस्थांकडून कर्ज घेतांना, आठ चौपदरी रस्ता प्रकल्पाच्या वित्तीय बोलीत नमूद केलेले कर्ज घेतांना आठ चौपदरी रस्ता प्रकल्पाच्या वित्तीय बोलीत नमूद केलेले कर्ज-समभाग याच्या गुणोत्तराचे गुणोत्तराचे पालन केले गेले नव्हते जे तक्ता २.१.२ मध्ये दर्शविले आहे.

तक्ता २.१.२: वित्तीय संस्थांनी मंजूर केलेले अतिरिक्त कर्ज

(रु. कोटीत)

प्रकल्पाचे नाव	बोली दस्तऐवजा-प्रमाणे कर्ज-समभाग गुणोत्तर	सवलत करारानुसार प्रकल्पाची किंमत	बँकेचे कर्ज		कर्जाचा भाग (टक्केवारीत)
			मंजूर झालेले	नोव्हेंबर, २०१४ पर्यंत मुक्त केलेले (फक्त MCA प्रकल्पात उपलब्ध)	
(१)	(२)	(३)	(४)	(५)	(६)
MWB ('P' प्रपत्र)	७०:३०	३३९.७६	३२२.५०	–	९५.००
कशेळी पूल ('P' प्रपत्र)	७५:२५	२२७.६३	२२५.००	–	९९.००
CKAM ('P' प्रपत्र)	७५:२५	१२०.५२	१३७.००	–	११३.६७
SP ('P' प्रपत्र)	७०:३०	१,२२०.००	१,३१६.०७	–	१०७.८७
NNV* ('P' प्रपत्र)	७०.३०	१२३.१७	९०.००	–	७३.०७
STNB* (MCA)	७०.३०	११४.१०	१३३.००	१३३.००	११६.५६
JW* (MCA)	७०.३०	१३४.१८	१००.००	१००.००	७४.५२
BPLS* (MCA)	७०.३०	२१६.९५	१९१.०३	१७२.४६	८८.०५

स्त्रोतः PWD ने पुरविलेली माहिती

टीप.— * VGF सम्मिलित असलेले प्रकल्प, जिथे SP व्यतिरिक्त इतर प्रकरणांत VGF वजा करून उर्वरित प्रकल्प किंमत विचारात घेतली जाते, परंतु जिथे शासनाचे अंशदान चौथ्या आणि पाचव्या वर्षी दिले जाणार आहे असे SP यात वगळले आहेत.

शासनाने सांगितले की PPP प्रकल्पांसाठी कंत्राटदार/कर्जदार प्रकल्पाची स्वतःची निर्धारपणे तयार करतात आणि त्यांनी केलेले मुल्यांकन हे PWD पेक्षा अधिक असते. तसेच, कंत्राटदाराने जरी अतिरिक्त कर्ज घेतले होते तरी त्याचा सवलत कालावधीवर कुठलाही परिणाम होणार नव्हता आणि अतिरिक्त कर्जावरील व्याजाचा भार हा कंत्राटदारालाच घ्यायचा होता. उत्तर मान्य करणेयोग्य नाही कारण कंत्राटदाराकडून प्रगणित केलेल्या वाढीव प्रकल्प किंमतीमुळे, कंत्राटदाराला जास्त मात्रेत कर्ज मिळू शकेल, जो निधी इतर कुठल्याही प्रकल्पासाठी वळविण्याची शक्यता नाकारता येत नाही. तसेच, कंत्राटदाराकडून कसूर झाल्यास, कर्ज परतफेडीचे दायित्व शासनाचे असते.

ज्ञापन :

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

निरंक

शासनाचे अभिप्राय :—

सर्व मुख्य अभियंता यांना मार्गदर्शक सुचनेप्रमाणे पुरेशी प्रसिद्धी देण्याबाबत सुचित करण्यात आले आहे.

सदर लेखा परीक्षण अहवालातील बाबींची नोंद घेण्यात आली असून क्षेत्रिय अधिकाऱ्यांना सदर बाबतीत सूचना देण्यात आल्या आहेत.

सदर लेखा परीक्षण अहवालातील बाबींची नोंद घेण्यात आली असून क्षेत्रिय अधिकाऱ्यांना सदर बाबतीत सूचना देण्यात आल्या आहेत.

खाजगीकरणाच्या प्रकल्पात उद्योजक स्वतः प्रकल्पाची किंमतीची गणना करता असतो, निधी उभारतांना उद्योजक स्वतःचे तंत्र वापरून प्रकल्पाची किंमत व मंजूरी आर्थिक व्यवहारतेचा अभ्यास करून केलेला असतो असे असले तरी धनादेश परतावा करताना दिरंगाईबाबतची तरतूद करारनाम्यात करण्यात येते.

२.१.१६.५ नमूना सवलत कराराशी विसंगत तरतूदी :—

महाराष्ट्र शासनाने एक सवलत करार (‘P’ प्रपत्र) तयार केला ज्यामध्ये नमूना सवलत कराराच्या काही तरतुदींचा समावेश नव्हता. परिणामी, प्रकल्पाच्या कामाच्या प्रगती आणि तपासणीच्या संनियंत्रणासाठी अपुऱ्या तरतुदी होत्या, ज्या खाली चर्चिल्या आहेतः—

- **प्रगती अहवालः** नमूना सवलत करारामधील मासिक प्रगती अहवालाच्या तरतुदी ऐवजी “P”- प्रपत्रात बांधकामाच्या प्रगतीबाबतचा त्रैमासिक अहवाल प्राधिकरणाला आणि प्रभारी अभियंत्याला सादर करण्याची तरतूद आहे, परिणामी संनियंत्रणाची वारंवारिता अपर्याप्त होती.

- **कामाची तपासणीः** प्रभारी अभियंत्याकडून प्रकल्पाच्या मासिक तपासणीची तरतूद ‘P’ प्रपत्रांत नव्हती जी नमूना सवलत करारामध्ये आहे. त्यामुळे विनिर्दिष्ट केल्याप्रमाणे बांधकामावरील कालावधी निहाय अहवाल प्रभारी अभियंत्याकडून मिळाले नव्हते. करारातील अपर्याप्त तरतुदींमुळे गुणवत्तेबाबत होणारी तडजोड नाकारता येत नाही.

ज्ञापन :

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

निरंक

शासनाचे अभिप्राय :

सहमत, लेखा परीक्षणातील बाबीचे पालन करण्याची सूचना संबंधितांना देण्यात आली आहे.

२.१.१७ निष्कर्ष आणि शिफारशी :—

सार्वजनिक खाजगी भागीदारी प्रकल्प हाती घेण्यासाठी, ज्या कार्यान्वयन संस्था जसे, सार्वजनिक बांधकाम विभाग/महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ/ मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण यांची स्पष्ट विभागणी करून परिणामकारक अंमलबजावणीसाठी अल्प/ मध्यम मुदतीचा आराखडा सुसूत्रतेने तयार केला नव्हता.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

निरंक

शासनाचे अभिप्राय :—

सहमत, मुख्य अभियंता यांना मध्यम व अल्प मुदतीचे आराखडे सादर करण्याबाबतच्या सूचना देण्यात आलेल्या आहेत.

शासनाने नवीन सार्वजनिक खाजगी भागीदारी प्रकल्प हाती घेण्यासाठी संपूर्ण राज्यात रस्ते आणि पूलाच्या बांधकामासाठी अल्प/मध्यम मुदतीचा बृहद आराखडा तयार करावा.

सर्व चाचणी तपासणी केलेल्या चौपदरीकरणाच्या प्रकल्पांना आंतरराष्ट्रीय वर्तमानपत्रात प्रसिद्धी दिली नव्हती आणि निविदा सादर करण्यास पर्याप्त वेळ दिला नव्हता. दोन प्रकल्पांमध्ये संभाव्य बोलीदारांस निविदा प्रपत्रे जारी केली नव्हती. सायन-पनवेल प्रकल्पाच्या निविदा प्रक्रियेमध्ये किमान निव्वळ मूल्य आणि अनुभवाचे निकष शिथिल केले होते.

शासनाने इ- निविदेचा अवलंब करण्याच्या विकल्पाचा विचार करावा आणि बोली निकषांबाबत बदल झाल्यास कंत्राट प्रदानात विश्वासार्हता आणि पारदर्शकता आणण्यासाठी पुर्ननिविदा मागविण्याबाबत विचार करावा.

शासनाचे अभिप्राय :—

सहमत , ३ लक्ष पेक्षा आधिक प्रकल्पासाठी ई-निवीदा सक्तीच्या करण्यात आल्या आहेत.

मनोर-वाडा-भिवंडी रस्ता प्रकल्पात वन जमिनी ताब्यात न घेतल्याचे आढळून आले होते, तर, दोन प्रकल्पात (सायन-पनवेल आणि अलिबाग-पेण,-खोपोली) निविदा प्रक्रियेदरम्यान कामाच्या व्याप्तीत बदल केला होता. परिणामी, प्रकल्प खर्च आणि सवलत कालावधीही सुधारीत केला गेला. यावरून सुसाध्यता अभ्यास अपूर्ण होता हे निदर्शनास येते. तसेच, बोलीदाराने नमूद केलेल्या प्रकल्प खर्चाच्या घटकांचे माफक दर ठरविण्यासाठी मूल्यांकनही केले गेले नव्हते.

शासनाने, योग्य वाहतुक गणनेसाठी कसून सुसाध्यता अभ्यास करावा, प्रकल्प खर्चाच्या घटकांची माफकता निर्धारता करावी आणि प्रकल्प कार्यान्वित करण्यापूर्वी जमिनीच्या उपलब्धतेची सुनिश्‍चिती करावी.

पाच प्रकल्पांच्या (सायन-पनवेल, नाशिक-निफाड-वैजापूर, मनोर-वाडा-भिवंडी, शिरुर-ताजबंद-नरशी-बिलोली आणि बारामती-फलटण-लोणद-शिरवळ) अंमलबजावणीत विलंब झाला होता. पाच चौपदरी रस्ते प्रकल्पात (सायन-पनवेल, चिंचोटी-कामण-अंजूर फाटा, बारामती-फलटण-लोणंद-शिरवळ, मनोर-वाडा-भिवंडी आणि शिरुर-ताजबंद-नरशी-बिलोली) गुणवत्ता नियंत्रणाच्या उपाययोजना निकष आणि प्रकल्पाचे संनियंत्रण अपर्याप्त होते. तीन प्रकल्पात (चिंचोटी-कामण-अंजूर फाटा, शिरुर-ताजबंद-नरशी-बिलोली आणि कशेळी पूल) सवलत करारात विहित केलेले महत्त्वाचे टप्पे साध्य केले अथवा नाहीत याची खात्री न करताच तात्पुरते पूर्तता प्रमाणपत्र जारी केले होते.

शासनाने, पूर्तता प्रमाणपत्र जारी करण्याबाबत सवलत कराराच्या तरतुदींचे अनुसरण करावे आणि उत्तम दर्जाच्या रस्त्यांच्यासाठी पर्याप्त संनियंत्रण आणि गुणवत्त आश्वासन प्रणाली राखावी आणि तात्पुरते पूर्तता प्रमाणपत्र हे प्रकल्पात विहित केलेले महत्त्वाचे टप्पे पूर्ण झाल्यानंतरच जारी करण्याचे सुनिश्चित करावे.

ज्ञापन :—

महालेखापालांनी दिलेल्या उपरोक्त अभिप्रायासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनात खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

निरंक

शासनाचे अभिप्राय :—

सहमत, लेखा परीक्षणातील बाबीचे पालन करण्याची सूचना संबंधितांना देण्यात आली आहे.

सहमत, संबंधितास लेखा परीक्षण अहवालातील शिफारशीचे पालन करण्याबाबत सूचित करण्यात आले आहे.

साक्ष :—

उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात लोकलेखा समितीने दिनांक १४ जून २०१६, दिनांक २७ जून २०१६, दिनांक १२ जुलै २०१६, दिनांक ११ ऑगस्ट २०१६, दिनांक २६ सप्टेंबर २०१६, दिनांक १३ फेब्रुवारी २०१७ व दिनांक २८ फेब्रुवारी २०१७ रोजी सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या प्रधान सचिव व विभागाच्या अन्य प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

परिच्छेद क्र.३.१ ‘ शासकीय पैशांची संशयित अफरातफरी ’ :—

उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात समितीने दिनांक १४ जून २०१६ रोजी साक्ष घेतली साक्षीच्या वेळी अशी विचारणा केली की, सदरहू प्रकरण डिसेंबर, २००९ मधील आहे त्याच वेळी रु. ४४,७९,५३५ चा गैरव्यवहार झालेला आहे. तथापि, महालेखाकारांनी सन २०१३ मध्ये आक्षेप काढेपर्यंत ४ वर्षे ही बाब शासनाच्या निदर्शनास का आली नाही, याबाबत सचिवांनी खुलासा करावा. तसेच श्री.राठोड, उप विभागीय अभियंता यांची विभागीय चौकशी कोणामार्फत करण्यात येत आहे व चौकशी अधिकाऱ्याचा दर्जा कोणता आहे.

समितीच्या उपरोक्त प्रश्नाला माहिती देताना विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की, यामध्ये नोंदी करताना ४४,७९,५३५/- रुपयांची नोंद करण्यात आली. परंतु डिसेंबरच्या शेवटी ज्यावेळेस नोंदी केल्या त्यावेळेस बाकी सर्व खर्च ४४ लाख ७९ हजार रुपये नोंद करण्यात आला. त्यानंतर लेखापरिक्षणाच्या असे निदर्शनास आले की, प्रत्यक्ष खर्च २ लाख ७९ हजार रुपये होतात त्यामुळे रुपये २ लाख ७९ हजार वजा करून ४२ लाख रुपये शिल्लक दाखवावयास हवी होती. मागची शिल्लक दाखविण्यात न आल्यामुळे इतक्या रकमेची अफरातफर झाली असावी असे लेखापरिक्षणाने म्हटले होते. त्यानंतर जून, २०१४ मध्ये ही बाब शासनाच्या निदर्शनास आली व त्यानंतर शासनाकडून श्री.राठोड, तत्कालीन उप अभियंता यांच्याविरुद्ध विभागीय चौकशी सुरु करण्यात आली. त्यांचे दोषारोप पत्र डिसेंबर, २०१४ मध्ये प्राप्त झाले. त्यानंतर याला सामान्य प्रशासन विभागाची डिसेंबर, २०१५ मध्ये मान्यता प्राप्त झाली. श्री.राठोड यांना दोषारोप पत्राची प्रत देण्यात आली होती त्यांनी माहे मे, २०१६ मध्ये त्यांचा खुलासा दिलेला आहे. यावर मुख्य अभियंता यांच्याकडून अभिप्राय मागवून विभागीय चौकशीची कारवाई सुरु करीत आहोत.

सदर प्रकरणाला तीन वर्षे झालेली असून ४२ लाख रुपयांची अफरातफर झालेली आहे. खर्च केल्यानंतरची ऑन पेपर जी शिल्लक दाखवायला पाहिजे ती दाखविलेली नाही. म्हणजे हा फौजदारी गुन्हा होतो. एका खर्चाची दोन ठिकाणी पोस्टींग दाखविलेली आहे. एका ठिकाणी झिरो बॅलन्स दाखविला आणि दुसरीकडे सुद्धा पैसे काढून टाकले. याबाबत श्री.राठोड यांच्याविरुद्ध पोलीसात गुन्हा दाखल केलेला आहे काय ? हे सध्या कोणत्या पदावर आहेत आणि कधी निवृत्त होणार आहेत ? अशी समितीने विचारणा केली असता श्री.राठोड हे सध्या उप विभागीय अभियंता पदावर असून मार्च, २०१७ मध्ये निवृत्त होणार आहेत. तसेच श्री.राठोड यांनी दिलेल्या खुलाशामध्ये शासनाला सादर केलेल्या कागदपत्रांमध्ये खर्चाचा हिशोब दिलेला आहे ही बाब आता तपासायला सांगितलेली असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

एकच बाब तपासण्यासाठी तीन वर्षाचा कालावधी लागतो काय कागदपत्रे नंतर बनविलेली असल्यामुळे त्याची खात्री आहे काय ? श्री.राठोड यांच्यावर दोषारोप पत्र सादर केल्यानंतर त्यांनी उत्तर पाठविलेले आहे. खर्चाच्या तपशीलाचे जे पत्र पाठविण्यात आलेले आहे ते दोषारोप ठेवल्यानंतरचे आहे की अगोदरचे आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता दोषारोप ठेवल्यानंतरची कागदपत्रे असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

एसईने मान्य केलेले आहे की, अफरातफर झालेली आहे. दोषारोप पत्र दाखल केल्यानंतर श्री.राठोड यांनी कागदपत्रे दिलेली आहेत असे समितीने विभागास अवगत केले असता दोषारोप पत्र प्राप्त झाल्यानंतर सामान्य प्रशासन विभागाची मान्यता घेऊन पुन्हा एक संधी द्यावी लागते म्हणून श्री.राठोड यांच्याकडून खुलासा मागविला होता असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

एवढ्या मोठ्या प्रमाणात अफरातफर झाली हे एसईने मान्य केलेले आहे. श्री.राठोड यांना साईड पोस्टींग का देण्यात आलेली नाही.सध्या त्यांना निलंबित केलेले आहे की अजूनही सेवेत आहेत अशी विचारणा समितीने केली असता, अकार्यकारी पदावर त्यांची डिव्हीजनला पोस्टींग केलेली आहे आणि त्यांच्याकडून स्पष्टीकरण मागितले होते असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

दोषारोप पत्र दाखल केल्यानंतर कारवाई करायला तीन वर्षे लागतात का ? व दोषारोप पत्र दाखल करण्यापूर्वी श्री.राठोड यांची चौकशी करण्यात आली होती का ? तसेच त्यांनी जो खर्च केलेला आहे त्याचा तपशील दिला होता काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता खर्चाचा तपशील मागवून कागदपत्रे तपासून घेण्यात येतील असे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले.

विभागीय चौकशी वेगळी आहे विभागाला जर असे वाटत असेल की, ४२ लाख रुपयांची अफरातफर झालेली आहे तर त्याची पोलीस तक्रार का करण्यात आली नाही अशी विचारणा समितीने केली असता औरंगाबाद येथे एका प्रकरणात अशा प्रकारचे दोषारोपपत्र दाखल करण्याऐवजी पोलीस केस केली. यामध्ये नंतर जे काही रेकॉर्ड सादर केले जाते त्यातील सर्व वाऊचर आणि टोटल जुळल्या तर ती केस डिसमिस होऊन जाते. परंतु त्या अधिकाऱ्याने वेळेवर रेकॉर्ड दिले नाही, अकाऊंटमध्ये जर ॲडजेस्टमेंट केल्या नाही तर हा एक सिस्टीमचा दोष असतो. त्यामुळे विभागीय चौकशी करून त्यात जर सदर व्यक्ती दोषी आढळली तर त्याचे पेन्शन आपण अडकवू शकतो आणि त्यातून या पैशांची वसूली होऊ शकते अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

हे प्रकरण सन २०१३ चे नसून सन २०१०-२०११ चे आहे. सदर प्रकरणाला ५-६ वर्षे झाली तरी निष्कर्षाप्रत पोहचू शकत नाही. दोषारोपपत्र दाखल करायचे की नाही, एफआयआर दाखल करायचा की नाही हे सर्व लॅप्सेस ऑफ द प्रोसेस असल्याची बाब समितीने नमूद केली असता जुने नाही पण आता चार महिन्यांमध्ये आम्ही बरीच चौकशी केलेली आहे. आता त्यांच्यावर कारवाई होईल कारण त्यांचा खुलासा आलेला आहे तसेच माहे मे महिन्यामध्ये दोषारोपावरील स्पष्टीकरण आलेले आहे. आता या महिन्यामध्ये विभागीय चौकशी अधिकारी आणि सादरकर्ते अधिकारी यांची नेमणूक करू म्हणजे ती चौकशी सुरू होईल असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

निवृत्त झाल्यानंतरही त्यांचेवर कारवाई करता येईल का या समितीच्या प्रश्नाला आधी चौकशी सुरू झालेली असल्यामुळे त्यांच्याकडून काही रक्कम खरोखर देय असेल तर आपण ती वसूल करू शकतो असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

श्री. राठोड यांच्याकडून ४२ लाख रुपये कसे काय वसूल करणार ? ते व्हाऊचर जोडून देतील व विभाग ते मान्य करेल व हा विषय संपेल असे मत समितीने व्यक्त केले असता त्याच्या ग्रॅच्युईटी व पेन्शन मधून पूर्ण रक्कम वसूल करू शकतो अशी माहिती विभागीय सचिवांनी समितीस दिली.

हे प्रकरण सन २०१०-२०११ मधील आहे व आता सन २०१६-२०१७ सुरू आहे. यावरील कारवाईस एवढा कालावधी लागतो का असा प्रश्न समितीने पुनश्च विभागास विचारला असता शासनाकडे हे प्रकरण सन २०१४ मध्ये आले असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

लेखा परीक्षणात माहे सप्टेंबर, २०११ मध्ये हे सर्व आढळून आले आहे. परंतु, विभागाला गेल्या ५ वर्षांत निव्वळ दोषारोपाच्या पलीकडे जाता आलेले नाही, ही वस्तुस्थिती असल्याचे समितीने नमूद केले. तसेच विभागीय सचिव सांगत आहेत की त्यांनी खर्चाचा तपशील दिला आहे. मात्र विभागाकडून प्राप्त झालेल्या ज्ञापनात असे नमूद केले आहे की, “ केलेल्या अदायगीचे तपशील विभागाने उपलब्ध करून दिले नाहीत कारण विभागाने डिसेंबर, २००९ च्या मासिक लेख्यांसोबत सादर केलेल्या विविध प्रपत्रावरून असे निदर्शनास आले की, हा खर्च २२१६-राज भवनाचे सर्व्हीस चार्जेस ” या शीर्षाखाली नोंदविण्यात आला. मासिक लेखांत पुष्टी करण्यासाठी दस्तावेज नव्हते म्हणून ही रक्कम लेखांकित करण्यात आली नाही. हे सर्व खरे आहे तर मग विभाग श्री.राठोड यांनी दिलेला रिप्लाय कसा मान्य करीत आहे अशी विचारणा समितीने केली असता खुलासा विभागाने मान्य केलेला नसल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले.

श्री.राठोड यांचेवर दोषारोपपत्र दाखल करताना महालेखाकारांनी मार्क केलेल्या सर्व गोष्टी विभागाने लक्षात घेतल्या होत्या का अशी विचारणा समितीने केली असता विभागाने या सर्व गोष्टी लक्षात घेतल्या होत्या असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

विभागाने या गोष्टी लक्षात घेतल्या असतील तर जे कागदपत्र तुम्हाला त्या काळात मिळाले नव्हते व ज्यांची पुष्टी झाली नव्हती त्याबाबत विभागाचे काय म्हणणे आहे, विभागाने कोणत्या तारखेस दोषारोपपत्र दाखल केले या समितीच्या प्रश्नाला उत्तर देताना विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की, माहे डिसेंबर, २०१५ मध्ये सामान्य प्रशासन विभागाची मान्यता मिळाली आणि श्री.राठोड यांच्या विरुद्ध माहे फेब्रुवारी, २०१६ मध्ये दोषारोपपत्र बजावण्यात आले.

सन २०११ मध्ये घडलेल्या प्रकाराबाबत विभागाच्या लक्षात आणून दिल्यानंतर विभागाने सन २०१५ पर्यंत सर्व प्रोसिजर करण्यात ५ वर्षे गेली याचा अर्थ विभागाच्या दृष्टीने ४२ लाख रुपयांची किंमत काहीच नाही. विभागाने काय कारवाई केली ते सांगावे. महालेखाकारांच्या अहवालानंतर विभागाने श्री. राठोड यांच्याविरुद्धची चौकशी सुरू केली. त्या अगोदर त्यांनी काही केले नसेल याची काय खात्री ? ही मोडस ऑपरेंडी आहे हे काही पहिल्यांदा झाले नसेल. श्री.राठोड हे ज्या ज्या पदांवर कार्यरत होते ती सर्व अकाऊंट्स तपासली पाहिजे होती. पहिल्यांदाच झाले आणि ते पकडले गेले असे नाही. ४२ लाखांपर्यंत पोहोचण्याची त्यांची हिंमत २ लाखांपासून सुरू झाली असेल. सार्वजनिक बांधकाम विभागाची अंतर्गत लेखापरिक्षण पद्धत देखील आहे त्यात हे कसे दिसले नाही, ही गोष्ट त्यांच्या लक्षात कशी आली नाही ? महालेखाकारांनी ही बाब निदर्शनास आणली नसती तर हा विषय असाच राहून गेला असता. एका खर्चाला दोन ठिकाणी पोस्टिंग करण्याचे कारण काय आहे अशी विचारणा समितीने केली.

उपरोक्त संदर्भात माहिती देताना विभागीय सचिवांनी असे सांगितले की, मासिक लेख्यात हे समाविष्ट करण्यात आले नव्हते कारण त्याने त्याचे व्हाऊचर्स दिले नव्हते. जेथे संशयास्पद वाटते तेथे आमचे ऑडिटर, अकाऊंटंट व एक्झेक्युटिव्ह इंजिनिअर मासिक लेख्यातून तेवढा पोर्शन बाजूला काढून ठेवून मासिक लेखा पुढे प्रोसेस करतात. आता सर्व ऑनलाईन असल्याने व्हाऊचर लागतेच, त्याशिवाय काही होत नाही.

विभागाला तो किरकोळ खर्चामध्ये टाकता येईल किंवा ॲडव्हान्स देता येईल असे समितीने नमूद केले असता पूर्वी असे केले जात असे, आता ती पद्धत बंद झालेली आहे. त्यावेळेस हे समायोजित केले नव्हते व श्री.राठोड यांनी नंतर व्हाऊचर्स दिलेले नाहीत असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

विभागाने २२१६- राज भवनाचे सर्व्हीस चार्जेस या शीर्षाखाली जे चार्जेस नोंदविले आहेत, त्याबाबत मासिक लेखांत पुष्टी करण्यासाठी दस्ताऐवज नव्हते. विभागाने याचा दोषारोपपत्रात उल्लेख केला असता तर, श्री.राठोड या दोषारोप पत्राचे उत्तरही देऊ शकले नसते. त्यानंतर त्यांनी जे दस्ताऐवज सादर केले त्याबाबत स्पष्ट करावे कारण ते काही विभागाच्या खात्यातील लेखापरिक्षणात बदल करू शकत नाही. आता ते केवळ सेवानिवृत्तीपर्यंतची वेळ मारुन नेत आहेत. समितीला असे वाटते की वरिष्ठ अधिकारी अशा लोकांना सेवानिवृत्तीपर्यंत वेळ मारुन नेण्याची संधी देतात. त्यामुळे त्याच्या बरोबरच ज्या ज्या तत्कालीन लोकांनी यामध्ये हलगर्जीपणा केला आहे, त्यांच्यावरही शिक्षेचा ठपका ठेवण्याची आवश्यकता आहे. विभाग त्यांना वेळ काढण्याची संधी का देत आहे अशी विचारणा समितीने केली.

समितीला असे वाटते की, मंत्रालय नाही तर खालच्या एसई, सीई स्तरावरील सर्व यंत्रणेची ही जबाबदारी आहे. प्रत्येक गोष्टीकडे काही मंत्रालय पाहू शकत नाही. समितीला असे वाटते की विभागाला या विषयावर वेळ घालवून व शेवटी श्री.राठोड यांचेकडून थातूरमातूर उत्तर घेऊन त्यांना रिटायर होऊ द्यायचे आहे याबाबत विभागाने खुलासा करावा असे समितीने सांगितले असता या आधी तेथे श्री.सगणे हे चिफ इंजिनिअर होते महालेखाकारांनी ही बाब निदर्शनास आणल्यानंतर लगेचच सीईंनी एक्झेक्युटिव्ह इंजिनिअरकडे त्यांचा खुलासा मागितला असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

सार्वजनिक बांधकाम विभागाची अंतर्गत लेखापरिक्षण पद्धती काय आहे व त्यात हे का आढळून आले नाही याबाबत समितीने विचारणा केली असता अंतर्गत लेखापरिक्षणामध्ये (Internal Audit) ही रक्कम बाजूला काढून ठेवलेली होती कारण तिचे व्हाऊचर्स नव्हते ही विभागाच्या लक्षात आलेली बाब महालेखाकारांनी तपासणीत उचलून धरल्याचे विभागीय सचिवांनी नमूद केले.

महालेखाकारांनी तपासणी केली तेव्हा त्यांना व्हाऊचर्स दाखविण्यात आले नाहीत का अशी विचारणा समितीने केली असता तोपर्यंत विभागाकडेही व्हाऊचर्स आले नव्हते असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

विभागाच्या अंतर्गत लेखापरिक्षणानंतर दोन वर्षांनी महालेखाकारांनी लेखापरिक्षण केले त्यावेळेसही त्यांना व्हाऊचर्स दाखविण्यात आले नाहीत, कोणतीही संयुक्तिक कागदपत्रे दाखविण्यात आली नाहीत. सन २०११ च्या प्रकरणाबाबत सन २०१६ मध्ये विभाग केवळ दोषारोपपत्र दाखल करण्यापर्यंत पोहोचला आहे ही वस्तुस्थिती विभागाला मान्य आहे काय तसेच सन २०११ मध्ये ही अफरातफर लक्षात आल्यानंतर आजमितीस विभाग केवळ दोषारोपपत्र दाखल करण्याच्या पलीकडे जाऊ शकला नाही हे समितीला स्पष्टपणे दिसत आहे याबाबत विभागाने खुलासा करावा असे समितीने नमूद केले तसेच सदर व्यवहार हा डिसेंबर, २००९ मधील असल्याचेही समितीने निदर्शनास आणून दिले असता या बाबीस पुढे सन २०१४ पासून शासनस्तरावर सुरूवात झाली. सन २००९ ते सन २०१४ हा जो कालावधी होता त्यामध्ये यावर पुढे काही प्रगती झाली नाही, त्याबद्दल संबंधितांकडून खुलासे घेतो असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

खुलासा मागितल्यावर तो समाधानकारक असेल तर विषय संपतो लोकलेखा समितीची बैठक झाल्यानंतर हा विषय दप्तरदाखल होईल असे समितीने नमूद केले असता असे होणार नाही असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला. तसेच सुधारणात्मक उपाय म्हणून आता नक्कीच एक करू की, ज्यावेळेस महालेखाकारांचे लेखापरिक्षण होते त्यावेळेस लेखापरिक्षणाचा रिपोर्ट हा एक्झेक्युटिव्ह इंजिनिअरकडे येतो. त्यामध्ये दोन भाग करु त्यात विभागाचे नेहमीचे प्रश्न असतील. तसेच जेथे कोठे अपहार केल्याचा संशय आहे तेथे त्वरित ३ महिन्यांच्या कालावधीत कारवाई करु व येथून पुढे नक्कीच करण्यात येईल याबाबत काही प्रश्न नाही अशी माहिती विभागीय सचिवांनी समितीस दिली.

माहे डिसेंबर, २०१४ नंतर हे विभागाच्या लक्षात आले आहे, त्याकरिता कोण जबाबदार आहे ? त्यानंतरच्या दोन वर्षांत आपण दोषारोपापर्यंत पोहाचला आहात, त्याबाबत कोणती कारवाई करणार आहात अशी विचारणासमितीने केली असता माहे सप्टेंबर, २०१४ मध्ये कार्यकारी अभियंत्यांच्या खुलाशासह अहवाल मुख्य अभियंत्यांकडून प्राप्त झाला. त्यानंतर डिसेंबर, २०१४ मध्ये आपण दोषारोपपत्र मागविली, ती मार्च, २०१५ मध्ये प्राप्त झाली. त्यानंतर त्या दोषारोपपत्राची छाननी करून तो प्रस्ताव सामान्य प्रशासन विभागाच्या मान्यतेसाठी ऑक्टोबर, २०१५ मध्ये पाठविण्यात आला. सामान्य प्रशासन विभागाने माहे डिसेंबर, २०१५ मध्ये त्याला मान्यता दिली त्यानंतर परत शासनाची, मंत्री महोदयांची मान्यता घेण्यात येते ती माहे फेब्रुवारी, २०१६ मध्ये प्राप्त झाली. त्यानंतर फेब्रुवारी, २०१६ मध्ये श्री. राठोड यांच्या विरुद्ध दोषारोपपत्र बजावले असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

दोषारोपपत्र अंतर्गत विभागीय चौकशीचे होते ना ? अशी विचारणा समितीने केली असता ही चौकशी २-३ महिन्यांत पूर्ण करून त्याच्या नेट रिझल्टवर आपण येऊ. पैशांची अफरातफर असेल तर ताबडतोब तेवढी वसुली करू असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

दोषारोपाची कारवाई विभागातर्फे किती दिवसांत पूर्ण करण्यात येईल अशी समितीने विचारणा केली असता या महिन्यात विभागीय चौकशी अधिकारी व सादरकर्ता अधिकारी यांची नेमणूक करू तसेच अधिकाऱ्यांची नेमणूक दोषारोपपत्र आल्यानंतर करावी लागते. ती विभागाला माहे मे मध्ये प्राप्त झाली आहे त्यामुळे या महिन्यात चौकशी ऑर्डर करू आणि त्यांना ३ महिन्यांच्या आत यावर विभागास अहवाल देण्यास सांगू असे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले.

याकरिता ३ महिन्यांची आवश्यकता आहे काय एक फाईल तपासायची आहे, त्याकरिता ३ महिने कशाला पाहिजेत. त्यामुळे याद्वारे आपण त्यांना माहे मार्च पर्यंतची संधी देत आहात जेणे करून तुमच्या ऑथॉरिटीमध्ये जी अपिलाची व्यवस्था आहे तेथे ते अपील करू शकतील असे समितीने नमूद केले असता नॉर्मली ६ महिन्यांची मुदत असते परंतु त्यांना ३ महिन्यांच्या आत अहवाल देण्याबाबत सांगू असे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले.

सदरहू विषयाला ५ वर्षे होऊन गेली आहेत. विभागाने सांगितले की, आपण त्यांच्याकडून वसुली करणार आहात. परंतु, त्यांनी केलेल्या अपहाराबाबत एफआयआर दाखल करणार आहात काय, विभाग एफआयआर का दाखल करीत नाही, त्यामध्ये काय अडचण आहे विभागाचे म्हणणे खोटे निघाले तर जास्तीत जास्त एफआयआर विथड्रॉ होईल. शिवाय श्री.राठोड घरी बसले तरी त्यांना ५० टक्के वेतन तर द्यावेच लागते ना पुढच्या प्रकरणात त्याचे नाव आहेच असे समितीने विभागास अवगत केले असता आज एफआयआर दाखल करू शकू परंतु, त्यामध्ये समरी रिपोर्ट झाला तर आपल्याला विभागीय चौकशीची कारवाई करण्यास नंतर अडचण निर्माण होईल. त्याऐवजी विभागीय चौकशीची कारवाई करू त्यामध्ये जर सिद्ध झाले की, पैसे रिकव्हर होत आहेत तर एफआयआर दाखल करण्याची पोलीस कारवाई एकाच वेळी करता येऊ शकते विभागीय चौकशी करू द्यावी अशी विनंती विभागीय सचिवांनी समितीस केली.

ज्या माणसाने दोषारोपपत्र दाखल केल्यानंतर खर्चाच्या पुर्ततेबाबतची कागदपत्रे सादर केली तो विभागाला वसुली करू देणार नाही, तो शेवटपर्यंत लढेल असे समितीने मत व्यक्त केले असता दुसऱ्या केसमध्ये त्यांच्याकडून वसुली सुरू असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले.

दुसऱ्या केसमध्ये १ लाख रुपयांर्यंत वसुली आहे. आणि दुसऱ्या केसमध्ये वसुली सुरू असेल तर हे हॅबिच्युअल डिफॉल्टर आहेत. विभागाने त्यांना निलंबित करून एफआयआर दाखल करावी त्यात काय अडचण आहे ? दुसरी रिकव्हरी त्याच्याकडून सुरू असेल तर त्यांच्याविरुद्ध त्वरित पोलीसांत गुन्हा दाखल करावा त्यांनी एक नाही तर अनेक गुन्हे केले असतील. त्यांनी अगोदर २ लाख रुपयांपासून सुरुवात केली असेल आणि ते ४२ लाख रुपयांपर्यंत पोहोचले कारण त्यांना हे माहित आहे की, विभागामध्ये काही होत नाही. या अधिकाऱ्याला एवढे संरक्षण दिले जात आहे याचे कारण तो काही विशेष प्राविण्यप्राप्त आहे काय अशी विचारणा समितीने केली असता विभागाकडून त्यांना संरक्षण दिले जात नसून ३ महिन्यांत चौकशीची कार्यवाही पूर्ण करून कठोर शिक्षा देण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

३ महिन्यांत चौकशी पूर्ण करण्याबाबत सांगितले आहे मात्र ६ महिने देता येतात असेही विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले आहे असे समितीने नमूद केले. तसेच मग श्री. राठोड हा कालावधी वाढवून मागणार, अधिकाऱ्यांना भेटणार थोडा वेळ काढा असे सांगणार, रजेवर जाणार असे दिसते समितीची मागणी अशी आहे की, विभागाने याची डे टू टे हिअरिंग ठेवावी याची चौकशी एक महिन्याच्या आत करावी व त्यानंतर वसुलीची कारवाई करावी. त्याच बरोबर आपण एफआयआर दाखल करावा. त्या अधिकाऱ्यावर दोष सिद्ध झाला तर त्याला तत्काळ निलंबित करावे. ही अपहाराची केस आहे आणि केवळ वसुली करणे योग्य नाही. ही साधी केस आहे आपण एकावर कारवाई केली तर आणखी १० लोक सुधारतील असेही समितीने मत व्यक्त केले असता चौकशी पूर्ण करतो असे विभागीय सचिवांनी आश्वासित केले. चौकशी पूर्ण करून विभागातर्फे कठोर शिक्षा देतो. विभाग त्या संबंधीत व्यक्तीला डिसमिस करू शकतो. ते केले तर त्याला सेवेचे कोणते फायदेही मिळणार नाहीत. ती कठोर शिक्षा होईल व सर्वांना ते उदाहरणही होऊ शकते. पूर्वी विभागाने एका प्रकरणात असे केले असल्याचेही विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

समितीची या संदर्भात अशी भावना आहे की, विभागाने ताबडतोब एफआयआर दाखल करावा व विभागीय चौकशी देखील करावी. विभागीय चौकशी बरोबर एफआयआर दाखल केला तर विभागाला या केसमध्ये काय अडचण येणार आहे ते सांगावे. अडचण येत असल्यास समिती विभागाला आग्रह करणार नाही असे समितीने विभागास सांगितले असता पूर्वानुभव असा आहे की, जेव्हा पोलीस केस दाखल करतो तेव्हा ती एव्हिडन्स ॲक्ट खाली नोंदविली जाते. तेथे पोलिसांसमोर व्हाऊचर्सची सिद्धता झाली तर हा माणूस त्या मुद्याखाली सुटू शकतो. त्यामुळे समितीने विभागास प्रथम चौकशी करू द्यावी अशी विनंती विभागीय सचिवांनी समितीस केली.

विभागाने डे टू डे / विकली हिअरिंग घेऊन १ महिन्याच्या आत चौकशी पूर्ण करावी. चौकशीत ते दोषी आढळले तर लगेच एफआयआर दाखल करून त्यांना निलंबित करावे आणि त्याबाबत समितीला कळवावे याकरिता एक महिन्यापेक्षा अधिक कालावधी लागता कामा नये, अशी समितीची कठोर भूमिका असल्याचेही समितीने नमूद केले.

परिच्छेद क्रमांक ३.२ संशयास्पद अवास्तविक प्रदान :—

या परिच्छेदाच्या अनुषंगाने विभागाने अधिक माहिती द्यावी असे समितीने सांगितले असता यामध्ये असे आढळून आले आहे की, या कामासाठी लावलेल्या कामगारांना रोजंदारी म्हणून १.४१ लक्ष रुपये अदा केले. हॅंड रिसिटवर त्यांनी १.४१ लक्ष रुपये उचलले होते. याबाबतचा चौकशी अहवाल जून, २०१५ मध्ये प्राप्त झाला होता. त्यानंतर सामान्य प्रशासन विभागाबरोबर शासनास जून महिन्यात प्रस्ताव सादर केलेला असून विभागामार्फत नंतर त्याची चौकशी करू असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

ही रक्कम फार कमी आहे परंतु, यामध्ये विभागाने केलेल्या उशिरामुळे दुर्दैवाने एक व्यक्ती निवृत्त झाली असल्याचे समितीने खेदाने नमूद केले.

पूर्वी अशी किरकोळ कामे हॅंड रिसिटवर करून घेण्याची पद्धत होती. मागच्या दोन वर्षांमध्ये विभागाच्या जेव्हा हे लक्षात आले की, अशी अफरातफर होते तेव्हा मुख्य अभियंत्यांनी काही ठिकाणी कॅशमध्ये पैसे देणे बंदच करून टाकले अशी माहिती विभागीय सचिवांनी समितीस दिली.

या केसची वस्तुस्थिती सांगावी असे समितीने सांगितले असता या केसची वस्तुस्थिती सांगावयाची झाली तर सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या अंतर्गत अहवालाप्रमाणे यात काही प्रमाणात पैशांची गडबड असून विभागीय चौकशी करण्यासाठी प्रस्ताव शासनाकडे दिला असल्याचेही विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

हिवाळी अधिवेशनात रोजंदारीवर काम करणाऱ्या लोकांबाबतचा हा विषय असून आता विभागाने सांगितले आहे की, आता कॅश देणे बंद केले आहे मग त्यांची मजुरी कशी दिली जाते अशी समितीने विचारणा केली असता ते कॉंट्रॅक्चुअल लेबर असतात आणि विभागाकडून कंत्राटदाराला पैसे देण्यात येतात. आता अशाप्रकारचे पेमेंट न करता कॉंट्रॅक्टरला डायरेक्ट पेमेंट करतो. अगोदर कॅश उचलून पेमेंट केले जात होते मात्र त्यात अडचण येत होत्या म्हणून विभागाने ते बंद केले असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले.

महालेखाकारांपर्यंत हा विषय गेला असल्याने हा गंभीर विषय आहे त्यामुळे विभागाने समितीला या केसची वस्तुस्थिती सांगावी असे समितीने सूचित केले असता जेव्हा हे निदर्शनास आले तेव्हा एसी, व्हीकेसी यांच्याकडून त्याची चौकशी केलेली आहे. त्यामध्ये दोषी असल्याचे आढळून आले असून तसा अहवाल विभागाने शासनास सादर केलेला असल्याचा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

त्यांचा कोणता दोष आढळून आला याबाबत समितीस सांगावे असे समितीने सूचित केले असता रुपये १ लाख ४१ हजारांचे पेमेंट ज्या तारखेस झाले होते, त्याच्या पलीकडच्या तारखा व्हाऊचरमध्ये होत्या. थोडक्यात आज पेमेंट केले आणि प्रत्यक्षात काम केल्याची तारीख भविष्यातील होती, असे निदर्शनास आले असल्याचा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

या संदर्भात जे कागदपत्र त्यावेळेस सापडले त्याची अमाऊंट रुपये १ लाख ४१ हजार इतकी आहे. हिवाळी अधिवेशनाच्या १ महिना अगोदरची व हिवाळी अधिवेशन संपल्यानंतरच्या १०-१५ दिवसानंतरची बेरीज केली तर ही अमाऊंट कमीत कमी १०-१२ लाख रुपयांवर जाते असे समितीने नूमद केले तसेच विधिमंडळाच्या हिवाळी अधिवेशनात अशाप्रकारचा किरकोळ खर्च दरवर्षी किती होतो अशी विचारणा समितीने केली असता सन २०१० पर्यंत विभागाकडे तीन हजार लेबरची एक हजारपर्यंत रिड्यूस करून मान्यता होती. यापूर्वी त्यांना रोजंदारीवर लावून कॅश पेमेंट दिले जात होते. त्याशिवाय ज्या सर्व्हिसेस लागत होत्या त्याशिवाय त्यासाठी ३०० रुपये, ४०० रुपये, ९०० रुपये याप्रमाणे रोखीने रक्कम प्रदान केली जात होती. आता रोखीने प्रदान करण्याची पद्धत पूर्णपणे बंद झालेली असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

समितीच्या माहितीप्रमाणे अधिवेशन कालावधीतील दररोजचा खर्च पाच लाख रुपये होत असावा. रुपये १.४१ लाख ॲडव्हॉन्स पेमेंट दिलेले असल्याचे कागदपत्रे सापडली आहेत. ती कागदपत्रे सापडली आहेत म्हणून माहिती रेकॉर्डवर आली आहे असे समितीने मत व्यक्त केले असता अधिवेशन कालावधीत लेबरवर जवळपास ८० ते ९० लाख रुपये खर्च होतो असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

यामध्ये दहा ते बारा लाख रुपयांची अफरातफर झाली आहे असे समितीचे म्हणणे असून रुपये १.४० लाख रुपये ॲडव्हॉन्स दिल्याचे विभागाच्या निदर्शनास आलेले आहे असे समितीने विभागास सांगितले असता मागील अधिवेशनातील खर्चाची पडताळणी करून घेऊ. परंतु,हे प्रकरण आम्ही पूर्णत्वास नेऊ असे विभागीय सचिवांनी समितीस आश्वासित केले

विभागाने ही जबाबदारी या दोघांवर निश्चित केलेली आहे काय अशी समितीने विचारणा केली असता जबाबदारी निश्चित केली असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

या प्रकरणातील एक अधिकारी सेवानिवृत्त झालेले आहेत त्यामुळे त्यांच्याकडील रक्कमेच्या वसुलीचे काय? त्यांचेकडून वसुली करण्यासाठी परवानगी घेण्याची आवश्यकता काय आहे अशी विचारणा समितीने केली असता या प्रकरणी आर्थिक अनियमितता झालेली असल्यामुळे ही बाब गंभीर समजून सेवानिवृत्त झालेल्या कर्मचाऱ्याकडून सदरची रक्कम वसूल करता येते. या प्रकरणी गंभीर अनियमितता असल्यामुळे सर्व औपचारिकता पूर्ण करावी लागेल असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस अवगत केले.

श्री. येलचटवार हे सेवानिवृत्त झालेले आहेत म्हणजे ते सुटलेले आहे अशी परिस्थिती निर्माण झालेली आहे. ते केव्हा सेवानिवृत्त झालेले आहेत तसेच त्यांची सर्व थकबाकी थांबिविलेली आहे काय ते कोणत्या पदावरुन सेवानिवृत्त झाले आहेत अशी विचारणा समितीने केली असता माहे जून २०१४ मध्ये ते सेवानिवृत्त झालेले असून घटना घडल्यानंतर चार वर्षात दोषारोप सादर करणे आवश्यक होते. ते सेवानिवृत्त झाले असल्यामुळे सामान्य प्रशासन विभागाकडून परवानगी घेऊन दोषारोप सादर करता येतील आणि त्यांच्या पेन्शनमधून पैशांची वसुली करता येते.

विहित वेळेत चॉर्ज शिट दाखल केले नसेल तर त्याला कोण जबाबदार आहे तसेच ज्या अधिकाऱ्यांनी या प्रकरणी कारवाई केलेली नाही त्यांच्यावर आपण काय कारवाई करणार आहात अशी विचारणा समितीने केली असता या प्रकरणी संबंधित कोण अधिकारी जबाबदार आहे ते पाहून कारवाई करण्यात येईल चार वर्षापर्यंत कारवाई झाली नव्हती असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला. तसेच अशाच एका प्रकरणी ज्यांनी दोषारोप सादर करण्यास उशीर केला आहे त्यांच्याकडून रक्कम वसूल केलेली आहे, त्याप्रमाणे या प्रकरणी तसे करता येईल आणि या प्रकरणी चूक झालेली असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले.

निवृत्त अधिकाऱ्यांवर लगेचच एफआयआर दाखल करता येतो. यासंबंधी शासननिर्णय असल्याचे समितीने नमूद केले तसेच या प्रकरणातील अधिकारी सन २०१४ मध्ये सेवानिवृत्त झाले असून आता सन २०१६ सुरु आहे. अद्याप विभागाने त्यावर काहीच कार्यवाही केलेली नसल्याचे समितीने मत व्यक्त केले आणि या दोन्ही प्रकरणांमध्ये एक महिन्याच्या आत निर्णय घेण्यात यावा व दोषींवर पुढील १५ दिवसात दिनांक १५ ऑगस्ट २०१६ पूर्वी याप्रकरणी एफआयआर दाखल करावा असे स्पष्ट मत समितीने व्यक्त केले.

या प्रकरणी सामान्य प्रशासन विभागाची मान्यता घ्यायची राहिलेली असून दिनांक २ जून, २०१६ रोजी विभागाकडे प्रस्ताव पाठविलेला आहे. यामध्ये वैयक्तिक लक्ष घालून चौकशीची प्रक्रिया पूर्ण करू असे विभागीय सचिवांनी समितीस आश्वासित केले.

ही दोन्ही प्रकरणे त्यांचेशीच संबंधित आहेत. ज्यांच्यावर दोषारोप पत्र दाखल झालेले आहे ती व्यक्ती एकच आहे. या अधिकाऱ्याने सेवानिवृत्तीच्या अगोदर जेथे जेथे शेवटच्या पाच वर्षात काम केलेले असेल तेथे अंतर्गत लेखापरिक्षण करावे, अशी समितीची शिफारस आहे. मागील पाच वर्षात जेथे आर्थिक व्यवहार झाले असतील त्याचे अंतर्गत लेखापरिक्षण माहे डिसेंबर २०१६ पर्यंत करूरु सदरचा अहवाल समितीकडे सादर करावा असे समितीने विभागास सांगितले असता अहवाल सादर करण्याबाबत विभागीय सचिवांनी सकारात्मक असल्याचे सांगितले.

परिच्छेद क्रमांक २.१ 'सार्वजनिक खाजगी सहभागात रस्ते व पुलांचे बांधकाम ' :-

उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात समितीने दिनांक २७ जून २०१६ रोजी सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या सचिवांची व अन्य विभागीय प्रतिनिधींची साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने राज्यामध्ये रस्त्यांचे अल्पकालीन आणि दीर्घकालीन प्रकल्प बीओटी तत्त्वावर पूर्ण करण्याकरिता कोणकोणते कंपोनंट व बाबी आवश्यक आहेत, याबाबत आपली सर्वसाधारण संकल्पना काय आहे, ते थोडक्यात समितीसमोर विषद करावे असे सांगितले असता दिनांक १५ जून २०१६ रोजी शासनाच्या माध्यमातून या संदर्भात आदेश देण्यात आले होते. फील्ड लेव्हलवर अल्पकालिन आणि दीर्घकालीन प्रकल्प बीओटी तत्त्वावर कशा प्रकारे विकसित करू शकता, याबाबत राज्यभरातील प्रादेशिक मुख्य अभियंता यांना सूचना दिल्या होत्या. याकरिता राज्यातील सर्व मुख्य अभियंता यांनी तयारी करावी. पूर्वी राज्यातील जे रस्ते बीओटी तत्त्वावर विकसित केलेले आहेत,ते नियोजनाच्या आधारावर कदाचित केलेले नसतील.आता मात्र या बीओटी तत्त्वावरील रस्त्यांच्या प्रकल्पांचा मध्यम व लघु प्रकल्पांच्या दृष्टिकोनातून त्याच्या फिजिबिलिटीनुसार अभ्यास करण्यात येणार आहे. एखाद्या रस्त्यावर आज असलेला वाहतूकीचा ताण आणि प्रकल्प पूर्ण होईपर्यंत पाच वर्षाच्या काळामध्ये येणारा वाढीव वाहतूकीचा ताण याचा अभ्यास करून रस्त्यांची बांधणी व रचना नियोजित केली जाणार आहे. कोणत्या रस्त्यावर कोणते प्रकल्प बीओटी तत्त्वावर मध्यम व लघु स्वरुपात यशस्वी होऊ शकतील, याचाही अभ्यास करण्यात येणार असल्याचा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

या अभ्यासाची व नियोजनाची सद्यःस्थिती आता काय आहे Whehter it is concerned with the technicality of the Roads अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय प्रतिनिधींनी नाही असे उत्तर समितीस दिले. याअनुषंगाने समितीने पुनः अशी विचारणा केली की, Then it is concerned with financial liability only. यावर विभागीय सचिवांनी होय असे उत्तर समितीस दिले.

Is it concerned with National Highways or State Highways अशी विचारणा समितीने केली असता We are dealing with State Highways which are funded by the Government of India. राष्ट्रीय महामार्गांतर्गत असलेल्या रस्त्यांकरिता केंद्र शासनाकडून निधी मिळतो हे स्टेट हाय वे आहेत. एमडीआर व स्टेट हाय वे अशा प्रकारचे रस्ते या माध्यमातून करण्याचा शासनाचा मानस असल्याचा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

परिच्छेद क्र. २.१.७. सायन-पनवेल प्रकल्प :—

सायन-पनवेल महामार्गाची सद्यःस्थिती आता काय आहे अशी विचारणा समितीने केली असता ज्यावेळी या महामार्गाच्या ॲग्रीमेंटला व तत्सम कार्यवाहीस सुरूवात झाली होती. त्यावेळी महाराष्ट्र शासनाने बीओटी तत्त्वावर हे काम करण्याकरिता पुढाकार घेतला होता. यामुळे जास्तीत जास्त वेगवेगळे प्रकल्पांच्या अवलंबनाचा अभ्यास केला गेला यामध्ये काय होऊ शकते याची कल्पना आता विभागाला आलेली आहे. या रस्त्यांच्या प्रकल्पांच्या कामाच्या संदर्भात ठेकेदार आणि आपल्याकडून कोणकोणत्या चुका होऊ शकतात, याचा अभ्यास करून त्या टाळण्याकरिता प्रयत्न केला जाणार असल्याची माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस दिली.

असे असतानाही प्रकल्पाच्या प्रत्येक स्तरावर चूका झालेल्या आढळून येत आहेत असे समितीने नमूद केले असता कधी कधी रस्त्याचे काम लवकर पूर्ण झाले पाहिजे, असाही आग्रह असतो. अशा वेळी रस्त्याकरिता जमीन संपादनाची प्रक्रिया पूर्ण होईपर्यंत निविदा प्रक्रिया पूर्ण केली जाते. निविदा प्रक्रिया आणि सीआरझेड प्रक्रिया पार करण्याकरिता अर्ज केला जातो. टेंडर प्रक्रिया पूर्ण होईपर्यंत या दोन प्रक्रिया पूर्ण होतीलच असे पूर्णपणे गृहित धरले जाते. तीन महिन्यांमध्ये काही प्रकरणांमध्ये सीआरझेड प्रक्रिया पूर्ण झालेली नाही, असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस सांगितले.

जास्तीत जास्त केसेसमध्ये भू-संपादन आणि सीआरझेड प्रक्रिया या अडचणी नसतात. टेंडर प्रोसेसमध्ये बीडर्सला थांबवून ठेवणे व इतर तत्सम अडचणी असतात. बऱ्याच केसेसमध्ये भू-संपादन व निविदा प्रक्रियेचे नियम बाजूला ठेवून कार्यवाही केली जाते, यामुळे विलंब लागतो विलंबामुळे प्रकल्पाची किंमत वाढते असे समितीने मत व्यक्त केले असता विभागाचे असे म्हणणे नाही की विभागाच्या चूका होत नाहीत, विभागाच्याही चूका होतातत टेंडर प्रोसेस व इतर प्रक्रिया यामुळे होणाऱ्या विलंबामुळे किंमत वाढलेली असते. किंमत वाढल्यानंतर बँकेचा बोजा राहतो. या संदर्भातील प्रत्येक केसेसमधील चुकांचा अभ्यास करून तसेच, ॲग्रीमेंटचा अभ्यास करून दीर्घकालीन आणि अल्पकालिन प्रोजेक्टच्या फिजीबिलिटीचा विचार केला जाणार आहे. यामध्ये कोणी चूक करीत नाही, असे नाही. यामध्ये झालेल्या चुकांचा अभ्यास करून त्या सुधारण्यात येत आहेत. नॅशनल हायवे ऑथॉरिटी ऑफ इंडियाच्या कन्सल्टंट्स यांचाही यामध्ये मॉडेल म्हणून विचार करण्यात येणार आहे या संदर्भात प्रकल्पनिहाय खुलासा करण्यात येत आहे, अशी माहिती विभागीय सचिवांनी समितीस दिली.

स्कोप ऑफ वर्क आणि फिजिबिलिटी ऑफ वर्क यांचा विचार करून निविदा प्रक्रिया पार करणे आवश्यक आहे. मोडस ऑपरेंडी जनरल पद्धतीने ऑपरेट करून कामाच्या मूळ स्वरुपामध्ये बदल झाल्यानंतर त्याप्रमाणे मूळ नियोजनामध्ये बदल करण्यात येतो. यामध्ये रस्त्याची लांबी वाढविल्यामुळे ७,४,००,००० लाख रुपयांचा वाढीव खर्च येत आहे, असे म्हटलेले आहे. सर्व्हिस रोडची लांबी वाढल्यानंतर त्याकरिता येणारा खर्च हा मूळ नियोजनामध्ये नसतो. याकरिता मेन रोड व त्याच्या कामाच्या व्यापाचा सर्फेस किती आहे, याचा विचार करणे आवश्यक आहे. मुख्य रस्त्याची रुंदी व लांबी वाढल्यास आपोआप सर्व्हिस रोडवर त्याचा परिणाम होतो, हे तर नियमाप्रमाणे नियोजनामध्ये स्पष्ट असणे आवश्यक आहे. मुख्य रस्त्याची रुंदी वाढल्यानंतर सर्व्हिस रोडची लांबी वाढण्याचा प्रश्न येत नाही, याकरिता आजुबाजूचा संपादित सर्फेस नियमाप्रमाणे व आवश्यकतेप्रमाणे वापरला जातो, त्याचा विचार मूळ नियोजनात व प्रकल्पाच्या मूळ आराखड्यात केला जाणे आवश्यक व अपेक्षित आहे. या छोट्या कामाकरिता लागणाऱ्या ४० लाख रुपयांची तरतूद करण्याकरिता प्रकल्पाचा फिजिबिलिटी रिपोर्टमध्ये या संभाव्य वाढीव खर्चाची व बदलाची तरतूद असणे आवश्यक आहे. रस्त्याच्या विशिष्ट वळणावर किंवा उंचीवर चढण व उतरण असल्यास समोरच्या मोठया व उंच गाडीमुळे पाठीमागून येणाऱ्या गाड्यांची व्हिजिबिलिटी नष्ट होते, हा साधा विचार मॅट्रिक्यूलेट माणूस करु शकतो याचा विचार अभियंत्यांनी का केलेला नाही, याचे आश्चर्य वाटते. एखाद्या जड वाहनाचा चढणावर ॲक्सेल गेला तर पाठीमागच्या सर्व गाड्यांचा त्याच्या रिव्हर्सने चुराडा होईल, हाही विचार रस्ते व पूल बांधणीच्या वेळी तंत्रज्ञांनी करणे आवश्यक आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता फिजिबल रिपोर्ट नंतर कॉस्टमध्ये व्हेरियेशन येऊ शकतात, याची कल्पना अधिकाऱ्यांना असते, त्याकरिता वेगळ्या नियमांतर्गत निधीची तरतूद केलेली असते. या ऐन वेळी निघालेल्या कामातील बदलामुळे मूळ आराखड्यात करावयाचा बदल व किंमतीतील वाढ ही अपेक्षित असते. यामध्ये पादचारी भुयारी मार्ग दहाच्या ऐवजी सतरा ठिकाणी प्रस्तावित केलेला आहे. काही वेळा एखादे काम २०-३० टक्के झाल्यानंतर लक्षात येते की, या कामाची आवश्यकता नाही, असे होण्याची विभागाला भिती वाटते असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

निविदा प्रक्रिया पूर्ण होण्यापूर्वी या सर्व सूचना व बदलल त्यामध्ये समाविष्ट करणे आवश्यक आहे, हे योग्य आहे. फिजिबिलिटी रिपोर्ट आणि स्कोप ऑफ वर्क यामधील कंडिशन्स योग्य वेळी मॅच करून कोणत्याही प्रकल्पाचे काम केल्यास त्याची कॉस्टिंगही वाढणार नाही. तसेच, कामही वेळेमध्ये पूर्ण होईल याकरिता विभाग राज्यातील बीओटी तत्त्वावरील प्रकल्पांचा व त्याच्या ॲग्रीमेंट्सचा विचार करीत आहे असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

काही वेळा प्रकल्पाच्या ॲग्रीमेंटमध्ये वाढीव कॉस्टला देखील जुने नियम लागू केलेले असतात. नवीन वाढीव कॉस्ट देखील जुन्या नियम व कंडिशन्सवर क्वालिफाय केलेली असते असे मत समितीने व्यक्त केले असता पूर्वी सायन-पनवेल महामार्गाचे काम एमएसआरडीसीच्या माध्यमातून होणार होते अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

या कामाचे १७२ कोटी रुपयांचे टेंडर होते. या कामाची फिजिबिलिटी ठरण्यापूर्वी काही कामाच्या निविदा देण्यात आल्या होत्या निविदा प्रक्रियेपूर्वी कामाची क्वालिटी व क्वांटिटी निश्‍चित करणे आवश्यक आहे असे मत समितीने व्यक्त केले. तसेच मुख्य रस्त्याची रुंदी किंवा लांबी वाढल्यावर सर्व्हिस रोडची लांबी कशी वाढली या समितीच्या प्रश्नाला सायन -पनवेल हायवेचे काम करीत असताना सर्व्हिस रोडची लांबी आणि रुंदी मेन-रोडची लांबी आणि रुंदी वाढल्यानंतर वाढते. मुख्य रस्त्याच्या लांबी किंवा रुंदीमध्ये बदल झाल्यास आजुबाजूच्या सर्व्हिस रोडवरही त्याचा परिणाम होतो. त्याचे वेगळे कॅल्क्यूलेशन आहे. टेंडरच्या पूर्वी जे काही बदल केले, ते टेंडर प्रक्रियेनंतर समाविष्ट केल्यामुळे याच्या किंमतीत बदल होतो त्यामुळे प्रकल्पाच्या कामासही विलंब होतो असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

सर्व्हीस रोडची लांबी वाढली असेल तर मुख्य रस्त्याची लांबीही वाढली असेल. नुसती सर्व्हीस रोडची लांबी कशी काय वाढणार आहे अशी समितीने पृच्छा केली असता हायवे सायनवरुन पनवेलपर्यंत जातो. सर्व्हीस रोड हायवेच्या पूर्णपणे पॅरलल जात नाही अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली. तसेच तो रिपोर्ट फार पूर्वी एमएसआरडीसीने केलेला होता. या फिजीबिलीटी रिपोर्टवरच हे सर्व काम करण्यात आले. टेंडर होण्यापूर्वी जे काही बदल करावयाचे होते, ते तेव्हा करण्यात आले बदलांसह टेंडर बोलावण्यात आले होते असेही समितीस अवगत केले.

फिजीबिलीटी रिपोर्टप्रमाणे काम करताना जंक्शन, देखभाल दुरुस्ती वगैरे आणखी काही बाबी त्यांना लक्षात आलेल्या नाहीत. त्यांना कोणीतरी सांगितले पाहिजे की, हे तुमच्या लक्षात का आले नाही ? तेथे ३-४ वर्षे रस्त्याचे काम चालणार आहे. ट्रॅफिक मॅनेजमेंट करतानाही हे लक्षात आले नाही. हा मोठा वर्दळीचा रस्ता आहे घर बांधताना लाकूड, सिमेंट, वीट, टाईल्स किती लागतील याचा विचार व नियोजन करतो या बाबी विभागाच्या लक्षात येत नाही का अशी पृच्छा समितीने केली असता त्याबाबत चूक झालेली आहे म्हणून यामध्ये नंतर दुरुस्ती केलेली असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

२०० मीमी रस्त्यांच्या जाडीबाबत समितीला माहिती देण्यात यावी असे समितीने विभागास सूचित केले असता टेंडर काढण्यापूर्वी ही बाब कमी करण्यात आली होती, पण त्यामुळे टेंडरवर काही फरक झाला नाही. फिजीबीलीटी रिपोर्टमध्ये २०० मीमी होते, नंतर त्याला डिझाईन केले. टेंडर काढण्यापूर्वी ते १५० मीमी केले असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केली.

परिच्छेद क्रमांक २.१.७.३ 'निविदा प्रक्रिया'

महालेखाकारांचा आक्षेप असा आहे की, काही बोलीदारांनी तक्रार केली आहे की त्यांना टेंडर फॉर्मच दिला गेला नाही. याबद्दल विभागाचे काय म्हणणे आहे. टेंडर फॉर्म दिला नाही तर टेंडर कसे भरले जाणार तसेच कार्यकारी अभियंता जागेवर नाही म्हणून चार लोकांना टेंडर दिले नाही हे जस्टीफाय वाटते का तसेच कार्यकारी अभियंता कोठे गेले होते, ते बाहेर गेले असतील तर त्यांनी पॉवर डेलीगेट केले आहेत का ? अशी विचारणा समितीने केली तसेच यासंबंधीत दोषी असणाऱ्यांवर कारवाई करण्यात यावी असेही सूचित केले असता फॉर्म विक्रीची शेवटची तारीख ४ जुलै होती. २००९ मध्ये टेंडर काढण्यात आले होते. आणि कार्यकारी अभियंता जागेवर नाही म्हणून चार लोकांना टेंडर दिले नाही हे योग्य नसल्याचे मत ही विभागीय सचिवांनी व्यक्त केले.

विभागाच्या उत्तरात सांगितले आहे की, दोन लोकांची तक्रार विभागाकडे आलेली आहे. त्यापैकी एकाने विथड्रॉ केली आहे. एकाची तक्रार अजूनपर्यंत पेंडींग आहे. चार पैकी दोन तक्रारी तर आहेत. या कामामध्ये स्पर्धा झालेली नाही हे स्पष्टपणे जाणवते असे मत समितीने व्यक्त केले असता सदरहू कामाकरिता ७ विकासकांनी टेंडर सबमीट केले होते अशी माहिती विभागीय सचिवांनी समितीस दिली.

यामध्ये विभागाने काही कार्यवाही केलेली दिसत नाही. तसेच आक्षेपामध्ये म्हटले आहे की, रुपये ११९८.३२ कोटी इतक्या प्रकल्प किंमतीऐवजी रुपये ८४५ कोटी प्रकल्प किंमत विचारात घेऊन बोलीदाराच्या पात्रतेचे मुल्यमापन केले आहे. हे ठरवून आपणास एकाला काम द्यायचे होते, कारण त्याशिवाय कोणी काम करु नये. त्याकरिता सर्व अभ्यास त्या काळातील अधिकाऱ्यांनी केला आहे. त्या अधिकाऱ्यांवर कारवाई केली पाहिजे. समितीला आताच्या प्रधान सचिवांवर १०० टक्के विश्वास आहे की, त्यांच्या कार्यकाळात अशी बाब १०० टक्के होणार नाही. अशा सचिवांसारखे अधिकारी असतील तर समितीची गरज उरणार नाही पण ज्यांनी चुक केली त्यांना दंडात्मक कारवाई झाली नाही तर या व्यवस्थेत सर्व चालते, लोकलेखा समितीने सर्व व्हेरीफाय केले असे होईल. समितीला हे उत्तर अपेक्षीत नाही म्हणून ज्या अधिकाऱ्यांनी बोलीदारांना निविदेचे प्रपत्र दिले नाही त्यावर विभागाने काही खुलासा मागविला आहे का आतापर्यत विभागाने त्यांच्यावर कोणती कारवाई केली आहे ? तसेच समितीचा मुद्दा असा आहे की रुपये ८४५ कोटी रक्कम धरुन तुम्ही पी.क्यु. ठरविला आहे. दुसरी बाब अशी आहे की रुपये ११९८ कोटीचे टेंडर काढले आहे ते लोक रुपये ११९८ कोटीच्या टेंडरसाठी क्वॉलीफाय झाले. दुसरी बाब अशी की, यामध्ये काही लोकांना फेअर बिडींग करता आली नाही. विभागाकडे दोन लोकांची तक्रार प्राप्त झाली आहे, ही बाब स्वीकारली आहे. या विषयी तक्रारीवर विभागाने कोणती कारवाई केली आहे अशी विचारणा समितीने केली असता याबाबत विभागामार्फत चौकशी करण्यात येईल या तक्रारीवर आतापर्यत काही कारवाई करण्यात आलेली नाही. पण आता सांगितल्याप्रमाणे मी चौकशी करून रुपये ८४५ कोटीच्या विषयावर खुलासा करावयाचा असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले.

विभागाने रुपये ११९८ कोटीप्रमाणे पीक्यु ठरविले पाहिजे होते तो रुपये ८४५ कोटीप्रमाणे ठरविला आहे. त्यामुळे योग्य लोकांना संधी मिळाली नाही. त्यामुळे अपात्र लोकांनीही त्यामध्ये सहभाग घेतलेला आहे असे झालेले आहे. यामध्ये विभागाची कोठेतरी चूक झालेली आहे हे मान्यच करावे लागेल. पण त्याच्या पलिकडे फेअर कॉम्पीटीशन होऊ शकली नाही. टेंडर नोटीस सर्वांना उपलब्ध करून दिली नाही अशी तक्रार आल्यानंतर विभागाने त्याची काहीही दखल घेतली नाही असे या रिपोर्टच्या माध्यमातून आम्हाला दिसत आहे. ज्यांनी ही कारवाई केली नाही यांच्यावर कारवाई करून समितीला एक महिन्याच्या आत अहवाल द्यावा असे निदेश समितीने विभागास दिले असता सीआयसीने मान्यता दिलेली होती, त्या बेसवर टेंडर ॲक्सेप्टन्स केलेले आहे. त्यावेळी ही बाब समितीच्या निदर्शनास आणली होती अशी माहिती विभागीय सचिवांनी समितीस दिली.

समिती रुपये ११९८ कोटीबाबत सध्या बोलत नाही पण काही जणांना टेंडर फॉर्म दिलेला नाही हे विभागाने मान्य केलेले आहे. तक्रार आल्यावर विभागाकडून कोणतीही कारवाई झाली नाही असे दिसते असे मत समितीने व्यक्त केले असता त्यावेळी विभागाकडून अधिक्षक अभियंता यांना दिनांक १७ जुलै रोजी कळविले होते की, या तक्रारीबाबत कारवाई करण्यात यावी असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

अधिक्षक अभियंता यांनी कारवाई केली नसेल तर त्यांच्यावर कारवाई करण्यात यावी तक्रार होऊनही कारवाई झाली नाही व टेंडर दुसऱ्याला अलॉट केले गेले असे झालेले आहे असे समितीने स्पष्ट मत व्यक्त केले असता समितीच्या मताशी विभाग सहमत असून विभागामार्फत याची चौकशी करीत असून दिनांक ८ ऑगस्ट, २०१६ रोजी चौकशीचे आदेश देण्यात आले असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस अवगत केले. (सदर माहितीची प्रत माहिती पुस्तिका क्र.३ प्रपत्र-१ समिती कक्षात उपलब्ध आहे.)

चौकशी करून याचा अहवाल समितीला एक महिन्याच्या आत पाठवावा असे समितीने विभागास सांगितले असता अहवाल देण्याबाबत विभागीय प्रतिनिधींनी आश्वासित केले.

आता टेंडर प्रोसेस कशी आहे अशी विचारणा समितीने केली असता आता ई-टेंडरींग आहे पण ई-टेंडरमध्येही चूक होऊ शकते. ई-टेंडरची रक्कम तीन लाखापर्यत आहे त्यामुळे फिक्सींगचा कार्यक्रम होऊ शकणार नाही असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

याचा ॲडव्हर्स इफेक्ट विभागाला जाणवेल या गोष्टी अमुक अमुक परंपरेला आळा घालण्यासाठी बरोबर आहेत पण खरे तर ३ लाख रुपयांमध्ये २ शौचालयाचे बांधकामही पूर्ण होत नाही. ३ लाख रुपयांच्या निर्णयामध्ये हस्तक्षेप करण्याचा समितीला अधिकार नाही पण यामध्ये प्रॅक्टीकल उपाययोजना करण्याची आवश्यकता असल्याचे समितीने मत व्यक्त केले असता ई-टेंडरींगमध्ये कोणालाही फॉर्म दिला नाही असा प्रकार होणार नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस आश्वासित केले.

विभाग करोडो रुपयांचे मोठे प्रोजेक्ट करीत आहे. प्रॅक्टीकली काम करताना लहान सहान गोष्टी कामामध्ये ॲड होत जातात. त्यामुळे यामध्ये मुख्य अभियंता किंवा उप सचिव दर्जाचे अधिकारी यांच्याकडे हे काम देऊन ५० लाख किंवा त्या खर्चाची मर्यादा घालून द्यावी. ३ लाखाच्या टेंडर मर्यादेमुळे तुमचे प्रोजेक्ट खूप लांबणीवर पडणार आहेत असे विभागाच्या निदर्शनास आणून दिले असता समिती म्हणत आहे तो व्हेरीएशनचा विषय आहे. आता जो सांगत आहे तो टेंडरचा विषय असून आता टेंडर घेण्याकरिता कोणाच्या मागे फिरण्याची गरज नसल्याचे विभागीय प्रतिनिधीनी समितीस अवगत केले.

सिक्युरीटी डिपॉझीट भरताना काय कार्यपद्धती आहे अशी पृच्छा समितीने केली असता टेंडर ॲक्सेप्ट केल्यानंतर त्याला बँकेमध्ये सिक्युरीटी डिपॉझीट भरण्यास सांगितले जाते व ऑनलाईन अपलोड केले जाते अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस दिली.

करदायीत्व किती वसूल झालेले आहे रुपये १४५.७१ विभागाने कॅलक्युलेट केले आहे. महालेखाकारांच्या म्हणण्याप्रमाणे रुपये १२७.५८ पाहिजेत त्याबाबत विभागाचे काय म्हणणे आहे अशी विचारणा समितीने केली असता १२२० कोटी रुपयांची ऑफर त्यांनी दिली होती, त्यामध्ये १२.५ टक्के टॅक्स त्यांनी दर्शविला होता प्रत्यक्ष टॅक्स किती भरला आहे, त्याचा तपशील आता उपलब्ध नसल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस अवगत केले.

१०२०.६५ कोटी रुपयांच्या १२.५ टक्केप्रमाणे १५७.५८ कोटी रुपये होतात त्यांनी १४५ कोटी रुपये रक्कम दाखविली आहे त्यांनी हा टॅक्स भरला की नाही अशी पृच्छा समितीने केली असता विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस असे आश्वासित केले की, त्यांनी जो टॅक्स भरलेला आहे त्याप्रमाणे विभागामार्फत त्यांचे कॅलक्युलेशन करण्यात येईल. टॅक्स भरल्याची रिसीट त्यांनी दिलेली नाही. यामध्ये फायनल सेटलमेंट शासनाला करावयाचे आहे त्यांच्याकडून सध्या तो प्रोजेक्ट पूर्ण होण्यास तयार नाही याबाबत कोर्टात केसही सुरू आहे. विभागाने डिफेंड केले तर तो विभागाविरुद्ध कोर्टात जाणार आहे विभागाचा जो येथे डिफेंड असेल तो ते तेथे वापरणार आहे परंतु तो वेगळा विषय आहे. त्यांनी जो ॲक्चुअल टॅक्स दिलेला आहे फायनल सेटलमेंटच्या वेळी त्यांनी टॅक्स रिसीट दिली तर तो विभाग सेटल करणार असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस सांगितले.

देय असलेला टॅक्स त्यांनी भरला आहे की नाही अशी समितीने पृच्छा केली असता प्रोजेक्ट कॉस्ट १२२० कोटी रुपये होती, त्यामध्ये टॅक्स अंतर्भूत होता. अफ्रंट रक्कम ५४ कोटी रुपये होते अफ्रंट ५४ कोटी रुपये वजा केले तर नेट कॉस्ट ११६५ कोटी रुपयेच येते त्यावर १२.५ टक्के टॅक्स म्हणजे १४५ कोटी रुपये येतो १२२० कोटी रुपये प्रोजेक्ट कॉस्ट असली तर अफ्रंट अमाऊंट ५४ कोटी होती त्यामुळे ५४ कोटी कट होऊन नेट अमाऊंट ११६५ कोटी रुपये येईल असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

टेंडरच्या नंतर विभागाने पथकर नाके वाढविले आहेत कामोठेला विशेष बाब म्हणून मान्यता दिलेली आहे याबाबत समितीने विचारणा केली असता टेंडरच्या वेळीच कामोठे टोल नाका बसविणार होतो. पूर्वीच्या गाईडलाईन्स आहेत की, ३५ ते ४० कि.मी. मध्ये टोल नाका नसावा. पण जेव्हा सीआयसीने हा प्रोजेक्ट ॲप्रूव्ह केला आहे त्यावेळी त्यांनी स्पेशल केस म्हणून १६ किलोमीटरवर हा टोल नाका केलेला असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

विभागाने प्राथमिकरित्या ३५-४० कि.मी.दरम्यान टोलनाका करण्याचे ठरले होते. विभागाने निविदा व फिजीबीलीटी फायनान्सच्या खर्च केलेल्या रकमेच्या व्याजासह व मेंटेनन्सचा परतावा याची गणना केली तेव्हा या ३५-४० किलोमीटरचा अंदाज काढला होता. त्यामध्ये १६ कि.मी.वर आणखी एक टोलनाका बसविला यासंदर्भात समितीने पृच्छा केली असता आणखी एक टोलनाका बसविला नाही कामोठे येथेच टोलनाका बसविणार होतो फक्त कामोठे व वाशी प्लाझामधील अंतर १६ कि.मी. होते, जे अंतर आपल्या नॉर्मसमध्ये बसत नव्हते असे विभागीय सचिवांनी विदित केले तसेच मुंबईमध्ये जे ५२ ब्रिजेस झालेले आहेत, त्याचा टोल वाशीमध्ये आहे. समिती सांगत आहे तो वाशीच्या पुढचा रस्ता आहे. पुढचा रस्ता तयार करण्यासाठी कामोठे येथे टोल प्लाझा लावल्याशिवाय पर्याय नव्हता. कामोठे हे वाशी टोल प्लाझापासून १६.५ कि.मी. लांब आहे असेही विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस अवगत केले.

टोल भरणाऱ्यांना दोन ठिकाणी टोल भरावा लागतो त्यामुळे टोल भरणाऱ्यांवर अन्याय होत आहे असे समितीने नमूद केले असता दोन ठिकाणी टोल भरावा लागतो हे खरे आहे पण त्याकरिता कॅबिनेटची मान्यता होती असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

परिच्छेद क्रमांक २.१.७.४ प्रकल्पाची अंमलबजावणी

लिक्वीडेटेड डॅमेजबाबत काय परिस्थिती आहे ४ लाख रुपयांऐवजी आपण १ लाख रुपये रक्कम आकारली आहे ही रक्कम वसूल झाली की नाही याबाबत समितीने विचारणा केली असता लिक्वीडेटेड डॅमेज म्हणून आपण १ कोटी ३० लाख रुपये कलेक्ट केलेले आहेत. दररोज ४ लाख रुपये याप्रमाणे आपण त्यांच्यावर दंड लावत आहोत त्यामुळे ही रक्कम आणखी वाढणार आहे. फायनल सेटलमेंटच्या वेळी हे सर्व गृहीत धरून विभागामार्फत सेटल करणार आहोत अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस दिली.

आता लिटीगेशनमुळे काम बंद पडले आहे त्यामुळे उशीर होत आहे, त्याबाबत आपले आर्बीट्रेशन वगैरे काही ठरले होते काय अशी विचारणा समितीने केली असता विभागाने त्यावर ४ लाख [रुपयांचा दंड लावलेला आहे तसेच मा.उच्च न्यायालयात केससुद्धा सुरू आहे. उच्च न्यायालयाने तीन सदस्यीय समिती स्थापन केलेली आहे. यामध्ये वित्त विभागाचे अतिरिक्त मुख्य सचिव, नियोजन विभागाचे अतिरिक्त मुख्य सचिव व सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे प्रधान सचिव यांचा समावेश आहे यांनी ठरवायचे आहे की, याला कसे सेटल करायचे आहे असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

यामध्ये दोन गोष्टी आहेत. न्यायालयाचा निकाल लागेल पण या रस्त्याचे काम जास्त दिवस थांबविता येणार नाही. समिती कोणत्याही कंत्राटदाराकरिता येथे बोलत नसून न्यायालयात लवकर होत नसेल तर आर्बीट्रेशनच्या माध्यमातून या विषयातून मार्ग काढण्याची आवश्यकता आहे कारण त्यामुळे पुढील सर्व मार्गावर कजेक्शन होत आहे. हा प्रकल्प जेवढ्या लवकर पूर्ण होईल तेवढा या राज्याला व देशाला फायदेशीर आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता कोर्टाने सहा महिन्याची संधी दिलेली असल्याचा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

आर्बीट्रेशनच्या प्रोसीजरमध्ये आहोत का या समितीच्या प्रश्नाला विभागीय सचिवांनी नाही, उच्च न्यायालयाने तीन सदस्यीय समिती स्थापित केलेली असल्याचा खुलासा समितीस केला.

या समितीमध्ये त्यांचे अधिकारी नाहीत का अशी विचारणा समितीने केली असता विभागाकडून करण्यात येणारे कॅलक्युलेशन त्यांना मान्य नसेल तर पुन्हा मा. उच्च न्यायालयात सबमीट करावे लागणार आहे. तसेच उच्च न्यायालयाने सांगितले आहे की, त्यांनी अहवाल द्यावा, हा अहवाल त्यांना मान्य नसेल तर ते पुन्हा परत अॅप्रोच होऊ शकतात अशी माहिती विभागीय सचिवांनी समितीस दिली.

संकल्पचित्र परिमंडळाचे अभियंता यांची सुधारित संकल्पचित्राकरिता मंजुरी घेतली होती का अशी समितीने विचारणा केली असता सुधारित संकल्पचित्र तयार केल्यानंतर मुख्य अभियंता यांनी त्यास मान्यता दिली होती. मुख्य अभियंता हे अधीक्षक अभियंता यांच्यावर सुपरसीड करू शकतात असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

मुख्य अभियंता यांनी मान्यता दिली पण ते संकल्पचित्र परिमंडळाचे नव्हते ते जनरल मुख्य अभियंता होते का अशी पृच्छा समितीने केली असता Chief Engineers for special projects and Chief Engineers can overrule Superintendent Engineers Design असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

यांच्याकडून विभागाने मान्य किंवा अमान्य असे काही करून घेतले होते का ? He can overrule the decision of S.E. I have to agree पण त्यांनी त्यांच्याकडून पुढे पाठविले नाही असा महालेखाकारांचा आक्षेप आहे. अधीक्षक अभियंता यांना बायपास करून तुम्ही मुख्य अभियंता यांच्याकडे प्रकरण पाठविले आहे. याची कारण काय आहेत अशी विचारणा समितीने केली असता प्रूफ-कन्सलटंट नेमण्याचे पॉवर मुख्य अभियंता यांना आहेत व टेंडरमध्ये या बाबी होत्या अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

त्यावेळी अधीक्षक अभियंता यांनी सांगितले होते की, आम्हीसुद्धा प्रूफ-कन्सलटंटची भूमिका करू शकतो, त्यांना डावलण्याचे कारण काय या समितीच्या प्रश्नाला मुख्य अभियंता यांना टाईमबाऊंड प्रोजेक्ट करावयाचा होता. तेवढ्या प्रमाणात या गोष्टी लवकर होऊ शकल्या नसत्या, म्हणून प्रूफ कन्सलटंटची नेमणूक केलेली असल्याचे तसेच डिझाईन सर्कलची मान्यता घेतल्याशिवाय पुढे जाऊ नये अशी आज ऑर्डर काढली आहे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

विभाग त्याला ओव्हररुल करू शकता याला काही अडचण नाही. मुख्य अभियंता यांचे अधिकार कमी करावेत असे समितीचे म्हणणे नाही पण योग्य प्रकारे हे झाले पाहिजे असे मत समितीने व्यक्त केले असता मुख्य अभियंता यांनी अधीक्षक अभियंता संकल्पचित्र यांचे मुद्दे कंप्लाय करून यामध्ये घेतले होते अशी माहिती विभागीय सचिवांनी समितीस दिली.

आता विभागाच्या प्रधान सचिवांनी व समितीने सुचविल्याप्रमाणे विभागाने कार्यवाही करावी असे समितीने सूचित केले असता विभागाने याकरिता होकार दर्शविला.

त्यांच्याकडे न पाठविण्याची कारणे काय होती या समितीच्या प्रश्नाला त्यांच्याकडून असे काही करणे अभिप्रेत नाही मुख्य अभियंता ते करू शकतात. त्यांनी जे मुद्दे उपस्थित केले होते त्याचे कंप्लायन्स केले आहे. नसते घेतले तर ते मुख्य अभियंता यांनी पाठविले असते. यात आणखी सूचना अशी होती की, जेव्हा बीओटीवर प्रकल्प देतो तेव्हा हा प्रकल्प अडकणार आहे असे कधी वाटत नाही. संबंधित कंत्राटदार हा २० वर्षे त्या प्रकल्पाची देखरेख करेल असे वाटते. तो रस्ता चांगला करेल असे वाटते. त्यामुळे प्रुफ डिझाईन किंवा प्रुफ डिसाईन सल्लागार यांच्याकडे जास्त लक्ष देत नाही. २० वर्षे चांगली व्यवस्था केली नाही तर तो प्रकल्प चालवू शकत नाही. त्यामुळे यात आमच्याकडे काहीतरी झाले असेल असे महालेखाकार यांना वाटले असेल. परंतु, त्यामागे विभागाचा तसा काही उद्देश नव्हता.

पावसाळा संपल्यानंतर आपण रस्त्यांची पाहणी कराल याची मला खात्री आहे. सामान्य लोकांना रस्त्यावरून जाताना ज्या काही अडचणी येतात त्या समजून घेण्यासाठी विभागाने एक स्वतंत्र वेबसाईट सुरू करावी व लोकांकडून माहिती मागवून घ्यावी. हे डिजिटलायझेशनचे युग आहे. त्यामुळे लोकांसाठी ऑन लाईन सुविधा उपलब्ध करून द्यावी. विभागाने लोकांना सांगावे ऑन लाईन किंवा अमुक एका नंबरवर आपली सूचना किंवा तक्रारीसंबंधातील फोटो पाठवून द्यावा. त्यानंतर मग विभागाने त्या रस्त्याला भेट द्यावी त्यामुळे लक्षात येईल की, तेथे काय परिस्थिती निर्माण झाली आहे. त्या रस्त्यांची देखभाल संबंधित ठेकेदार टोलच्या माध्यमातून पैसे वसूल करून करीत आहे.

१९ बांधकामाचे संरचनात्मक लेखापरीक्षण करण्यात आले आहे. विभागाने ७ भुयारी मार्गाबाबत कार्यवाही पूर्ण केली आहे. उर्वरित कामांची सद्यःस्थिती काय आहे ? विभागाच्या अभिप्रायामध्ये संदर्भ क्रमांक नमूद केले आहेत त्याची प्रत समितीला दिली आहे काय अशी विचारणा समितीने केली असता समितीला या संदर्भासंबंधातील माहिती देतो असे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले. या अनुषंगाने विभागाने माहिती सादर केली. [माहिती पुस्तिका क्र.३ प्रपत्र (२) समिती कक्षात उपलब्ध आहे.]

बांधकामे हस्तांतरित झाल्यानंतर कंत्राटदाराने देखभालीची कामे त्वरित घेतली पाहिजे होती. तसेच या बांधकामाचे लेखा परीक्षण करणे आवश्यक होते. विभागाने फक्त ७ भुयारी मार्गाबाबत कार्यवाही पूर्ण केलेली आहे उर्वरित कार्यवाही केव्हा पूर्ण होणार आहे यासंदर्भात माहिती देताना विभागीय असे विदित केले की, लेखा परीक्षण पूर्ण झालेले असून ७ भुयारी मार्गांबाबत कार्यवाही पूर्ण केली होती. १२ बांधकामांची कार्यवाही राहिली होती. १२ मधील ३ कामे वगळता उर्वरित कार्यवाही सुरू आहे. सदर ३ कामे ही मोठ्या पुलांची आहेत. त्यावर STAC कमिटी काम करीत आहे. त्यानंतर ही कामे करण्यात येणार आहेत.

नैसर्गिक वाळू सोबत ५० टक्के दगडी चुरा वापरण्याची परवानगी देण्यात आली आहे. हा जो विषय आहे त्यासंबंधी समितीला थोडक्यात माहिती द्यावी असे समितीने सूचित केले असता नैसर्गिक वाळूपेक्षा दगडी चुऱ्याचे दर अधिक असतात. व त्यावेळी नैसर्गिक वाळू उपलब्ध नव्हती हा फार मोठा विषय होता त्यावेळी हा विषय मुंबई महानगरपालिकेमध्येदेखील गाजला होता. त्यावेळी नैसर्गिक वाळू मिळत नव्हती व नदीतून वाळू काढण्याची टेंडर प्रक्रियादेखील बंद झाली होती अशी माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

यातील लीड चार्जेसचे काय अशी विचारणा समितीने केली असता याचे विभागाने पूर्णपणे अवलोकन केले आहे. दगडी चुऱ्यामुळे(Crush sand) दर थोडा जास्त येतो. परंतु जो दर येत आहे तो आपण कंत्राटदाराला देत नाही. ते विभागाने फक्त व्हेरिफाय करून पाहिले आहे. कंत्राटदाराला ५० टक्क्यापर्यंत दगड क्रश करून वापर करण्याची मुभा देण्यात आली होती यात त्याला किंमत वाढवून दिलेली नसल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस अवगत केले.

३० टक्के चाचण्या शासकीय प्रयोगशाळेमध्ये होणे आवश्यक होते त्याबरोबर झालेल्या आहेत. ज्यावेळी महालेखाकार यांनी कॉन्फरन्स घेतली तेव्हा शासकीय प्रयोगशाळेमध्ये गुणवत्ता करण्यात आलेल्या चाचण्यांमध्ये १७ टक्के ते ५६ टक्के तूट आढळून आली आहे आता हे सर्व एकाएकी दुरुस्त कसे काय झाले आहे अशी विचारणा समितीने केली असता गुणवत्ता नियंत्रक चाचण्या दिनांक ३१ मे २०१४ पर्यंत घेण्यात आल्या आहेत. सदर चाचण्या नव्याने करून घेतलेल्या नाहीत. एकूण चाचण्यांपैकी ७० टक्के चाचण्या फिल्डवर घ्यायच्या होत्या व उर्वरित ३० टक्के चाचण्या लॅबमध्ये घ्यावयाच्या होत्या. जवळपास २५ हजार टेस्ट आपण फिल्डवर घेतल्या आहेत, तर १३ हजार टेस्ट लॅबमध्ये घेतलेल्या आहेत. त्यामुळे या केसमध्ये तरी रेशिओचे प्रमाण बरोबर होत आहे. इतर केसमध्ये होत नाही. इतर केसमध्ये आम्ही रिकव्हरी करीत आहोत. मात्र, या केसमध्ये तसे नसल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

गुणवत्ता नियंत्रणासंबंधी शासनाचे काय धोरण आहे ? कारण कंत्राट हे २०-२० वर्षाचे असते. विभाग तपासणी किती वर्षाने करीत असतो परिस्थिती अशी असते की, प्रत्येक पावसाळ्यानंतर रस्त्यांची स्थिती अत्यंत बिकट झालेली असते. त्यामुळे त्या रस्त्याची जाडी त्या कंत्राटदाराने मेंटेन ठेवणे आवश्यक आहे. त्यासाठी तो लोकांकडून टोलच्या स्वरूपात पैसे घेत असतो. त्यामुळे अशा रस्त्यांची तपासणी सहा महिन्याने, एक वर्षाने, तीन वर्षाने करणे आवश्यक आहे. तेव्हा यासंबंधात विभागाचे निश्चित असे धोरण काय आहे अशी विचारणा समितीने केली असता टेंडरमध्ये अट असते की, दरवर्षी रिडिंग घेण्यात यावे. त्यामध्ये २५०० मि.मी.पेक्षा जास्त रिडिंग आले तर त्याला रिन्यूअलचा कोट द्यावा लागतो.

नसेल तर काही गरज नसते हे वर्षातून एकदा घेण्यात येते असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला याकरिता पावसाळ्यानंतरचे रिडिंग घेणे आवश्यक असून साधारणतः ऑक्टोबर ते डिसेंबर या महिन्यांमध्ये रिडिंग घ्यावयास पाहिजे त्यानंतरच विभाग रिडिंग घेतो. नॉर्मली रिन्युअल कोट हा दर सहा वर्षांनी असतो पण रस्त्याचा रफनेस २५०० मि.मी.पेक्षा जास्त झाला आहे असे आढळून आले तर मग कंत्राटदाराला रिन्युअल कोट करून द्यावा लागतो असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला. तसेच पुढील प्रकरणामध्ये रफनेसचा उल्लेख आहे त्यामुळे असे सुचविले आहे की, आपण रफनेस इंडेक्सिंगचे मशीन लावून सतत रफनेस चेक करत राहणे आवश्यक आहे.

विभागाने टेंडरमध्ये अशीदेखील अट समाविष्ट केली पाहिजे की, पुढील एक-दोन वर्षात आयआयटी किंवा अन्य ज्या काही संस्था आहेत त्यांच्याकडून थर्ड पार्टी ऑडिट करून घेणे आवश्यक आहे. त्याचे सर्टिफिकेट हे त्या संस्थेनेच दिले पाहिजे. हे विभागाने पण करायचे पण त्यांना देखील ते करू द्यावे. त्या संस्थेकडे कंत्राटदार गेल्यावर त्याला कळेल की, आपल्याला हे प्रमाणपत्र आवश्यक आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता समितीच्या सूचनेचा टेंडरमध्ये समावेश करतो असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

परि. क्र. २.१.७.५ प्रकल्पावरील अपुरे पर्यवेक्षण/सनियंत्रण

सार्वजनिक बांधकाम विभागाने कामावर सर्वंकष सनियंत्रण आणि पर्यवेक्षण ठेवले नाही असा महालेखाकार यांचा आक्षेप आहे. कामाचे सदोष कार्यान्वयन झाले तेथे सुधारणात्मक उपाययोजना करण्यात येत आहे याची नोंद ठेवणारे योग्य दस्तऐवज कक्षा कडून ठेवले जात नव्हते यासंदर्भात समितीने विचारणा केली असता हे सर्व IIT मुंबई यांच्याकडून गुणवत्ता नियंत्रण करून घेण्यात आले असल्याची माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली. तसेच विभागामार्फत पर्यवेक्षण करण्यात आले असल्याचे समितीस अवगत केले.

पण त्यांना कोणत्याही प्रकारचे दस्तऐवज आढळून आलेले नाहीत अशी पृच्छा समितीने केली असता कंत्राटदारानेदेखील STUP सल्लागाराची नेमणूक केली होती. तसेच, इंटर्नल ऑडिटसाठी विभागाने IIT यांचीदेखील नियुक्ती केली असल्याची माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली.

विभागाने एकही कागदपत्र महालेखाकार यांना दाखविलेला नाही. कागद जमा केल्याचा उल्लेखदेखील केलेला नाही. विभागाने सर्व काही शेड्युल्डप्रमाणे करणे आवश्यक होते असे मत समितीने व्यक्त केले असता सदर ऑडिट हे मंत्रालय पातळीवर झाले आहे. त्यावेळी त्यांना फिल्ड लेव्हलची कागदपत्रे दाखविण्याचे राहून गेले होते तेव्हा फिल्डवरून कागदपत्रे आली नव्हती त्यामुळे असे झाले आहे. विभागाकडे सर्व रेकॉर्ड आहे ते समितीला दाखवू शकतो असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला व त्या अनुषंगाने विभागाने माहिती सादर केली. **माहिती पुस्तिका क्र.३ प्रपत्र ३ सदर माहिती समिती कक्षात उपलब्ध आहे.)**

विभागाने रेकॉर्ड मेंटेन केला असेल तर तो रेकॉर्ड महालेखाकार यांना दाखववा त्यानंतर हा परिच्छेद वगळू या. महालेखाकार यांचे म्हणणे आहे की, यासंबंधातील रेकॉर्ड सादर करावा असे कळवूनदेखील आपण अद्यापपर्यंत तो सादर केलेला नाही असे समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणून दिले असता विभागाकडे असलेला रेकॉर्ड महालेखाकार यांना सादर करतो असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस सांगितले. सदर माहिती समितीस [प्राप्त झाली असून **माहिती पुस्तिका ४ मधील प्रपत्र १३ ते १६ मध्ये उपलब्ध आहे. सदर माहिती समिती कक्षात उपलब्ध आहे.**

लेखाआक्षेप क्रमांक २.१.८ ‘ चिंचोटी कामन अंजूर फाटा माणकोली प्रकल्प ’

परिच्छेद क्र.२.१.८.१ ‘ निविदा प्रक्रिया ’ :-

चिंचोटी कामन अंजूर फाटा माणकोली प्रकल्प या परिच्छेदासंदर्भात समितीने दिनांक १२ जुलै, २०१६ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने चिंचोटी कामण अंजूर फाटा माणकोली प्रकल्पाचे ग्लोबल टेंडर काढण्यात आले नाही, असा महालेखाकार यांचा आक्षेप असून उक्त निविदेची जाहिरात आंतरराष्ट्रीय वर्तमानपत्रामध्ये कोणत्या नियमानुसार देण्यात आली नाही ? अशी विचारणा केली असता सदरहू निविदेची जाहिरात आंतरराष्ट्रीय स्तरावरील वर्तमानपत्रामध्ये देण्यात आली नसून हिंदुस्थान टाईम्स, दैनिक सामना, दैनिक पुण्य नगरी, डीएनए, मुंबई या राष्ट्रीय स्तरावरील, राज्यस्तरावरील व जिल्हा स्तरावरील वर्तमानपत्रामध्ये निविदेची जाहिरात प्रसिद्ध करण्यात आली असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

निविदा कोणत्या वर्तमानपत्रामध्ये प्रसिद्ध कराव्यात यासंबंधी शासनाची गाईडलाईन आहे. सदरहू गाईडलाईनचा भंग झाला असे समितीने मत व्यक्त केले असता सदरवहू निविदेची जाहिरात वेबसाईटवर प्रसिद्ध केली होती. निविदेप्रकरणी ई-टेंडर प्रक्रियेचा वापर करण्यात येत असून सदरहू निविदेची जाहिरात वेबसाईटवर प्रसिद्ध केली होती तसेच, हिंदुस्थान टाईम्स व डीएनए या नामांकित वर्तमानपत्रामध्येही जाहिरात देण्यात आली होती असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

उक्त वृत्तपत्रात जाहिरात प्रसिद्ध केल्याबाबत समितीचे काही म्हणणे नाही. परंतु सदरील टेंडर हे ग्लोबल टेंडर होते व त्याची जाहिरात आंतरराष्ट्रीय स्तरावरील वर्तमानपत्रामध्ये प्रसिद्ध करण्यात आली नाही. लेखा आक्षेपानुसार सदरहू निविदेच्या बिडसाठी आंततराष्ट्रीय स्तरावरील वर्तमानपत्रामध्ये जाहिरात प्रसिद्धी करणे गरजेचे होते व या संदर्भात शासनाच्या गाईडलाइन आहेत. यापूर्वी काढण्यात आलेल्या ग्लोबल टेंडर प्रक्रियेमध्ये ते कशा प्रकारे काढण्यात आले होते ? असे समितीने विचारले तसेच यापूर्वी काढण्यात आलेल्या ग्लोबल टेंडर प्रक्रियेमध्ये इंटरनॅशनल वर्तमानपत्रात जाहिरात प्रसिद्ध करण्यात आली नाही परंतु ग्लोबल टेंडरची जाहिरात आंतरराष्ट्रीय स्तरावरील एका वर्तमानपत्रात देण्यात यावी, अशी शासनाच्या गाईडलाईननुसार ती देणे अपेक्षित आहे. उक्त निविदेची जाहिरात वेबसाईटवर प्रसिद्ध करण्यात आलेली असून ती आंतराष्ट्रीयस्तरावरही पाहण्यात येते, असे समिती गृहीत धरते. आंतराराष्ट्रीय स्तरावरील वर्तमानपत्रामधील जाहिरातीचे दर खूप अधिक असल्याचे समितीने नमूद केले.

विभागाने अशा प्रकारे गृहीत धरण्याऐवजी नियमामध्ये सुधारणा करावी. एअर पोर्ट, शिवडी-न्हावाशेवा ब्रीज व इतर कामांचे ग्लोबल टेंडर काढण्यात आले आहेत. वर्तमानपत्रामध्ये निविदेची जाहिरात प्रसिद्ध करण्याऐवजी ती वेबसाईटवर प्रसिद्ध केली तर जाहिरातीवरील खर्च वाचू शकतो, असे विभागास वाटते. परंतु ग्लोबल टेंडर संदर्भातील शासनाच्या नियमांचे विभागाने पालन केले पाहिजे. वेबसाईटवर निविदेची जाहिरात प्रसिद्ध करण्यासंदर्भात शासनाच्या नियमामध्ये सुधारणा केली तर अधिक योग्य होईल, असे समितीचे मत आहे. तसेच निविदेच्या दरानुसार जाहिरात प्रसिद्ध करण्यासंदर्भात नियमावलीमध्ये सुधारणा करण्याची आवश्यकता आहे. उक्त ग्लोबल टेंडरमध्ये सहभागी झालेल्यांनी राज्याच्या बाहेर रस्त्यांची कामे केल्याबाबत समितीला शंका आहे. निविदेला ग्लोबल स्वरूप देण्यामागे चांगल्या दर्जाचे रस्ते व्हावेत, ही शासनाची भूमिका आहे. रस्ते चांगल्या दर्जाचे तयार करावयाचे असतील तर त्याकरिता आंतरराष्ट्रीय स्तरावरील पार्टीसिपेंटने सहभागी झाले पाहिजे, निविदा कॉम्पिटीटीव्ह झाली पाहिजे, अशी विभागाची इच्छा असेल तर हा विषय जाहिरातीवरील खर्चाशी जोडून चालणार नाही. ग्लोबल टेंडर प्रकरणी आंतरराष्ट्रीय स्तरावरील वर्तमानपत्रामध्ये जाहिरात देणे हा शासनाचा नियम असेल तर त्याची अंमलबजावणी केली पाहिजे. उक्त निविदेप्रकरणी दोन निविदाकारांनी आम्हाला प्रपत्र मिळाले नाही, अशी शासनास तक्रार केली आहे. याचा अर्थ हे सर्व हेतुपुरस्सर केले आहे, असा होतो. अशा प्रकारच्यानिविदे प्रकरणी जर नियम बदलण्याची आवश्यकता असेल तर समितीने त्याबाबत शिफारस करेल. उक्त निविदेप्रकरणी ज्या निविदाकारांना प्रपत्र देण्यात आले नाही त्यासंदर्भात कोणती चौकशी करण्यात आली आहे ? ग्लोबल टेंडरसंदर्भात अवलंबिण्यात आलेली पद्धत योग्य आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता ग्लोबल टेंडर काढण्यात येते त्यावेळी त्याची जाहिरात आंतरराष्ट्रीय स्तरावरील वर्तमानपत्रात देणे अपेक्षित असल्याचे मत विभागीय सचिवांनी व्यक्त केले.

उक्त प्रकरणी राष्ट्रीय स्तरावर हिंदुस्थान टाईम्स या वर्तमानपत्रामध्ये जाहिरात प्रसिद्ध करण्यात आली आहे. परंतु सदरहू जाहिरात टाईम्स ऑफ इंड्यिामध्ये का देण्यात आली नाही ? कर्नाटक राज्यात हिंदुस्थान टाईम्स व टाईम्स ऑफ इंडिया हे वर्तमानपत्र किती लोक वाचतात, याचे सर्क्युलेशन विभागाने पाहावे असे मत समितीने व्यक्त केले असता कोणत्या वर्तमानपत्रामध्ये जाहिरात प्रसिद्ध करावी हे डीजीआयपीआर विभागाकडून ठरविण्यात येते व ते हिंदुस्थान टाईम्स, टाईम्स ऑफ इंडिया, इंडियन एक्सप्रेस इत्यादी वर्तमानपत्रात रोटेशन पद्धतीने जाहिराती देत असतात अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

उक्त निविदेची जाहिरात आंतरराष्ट्रीय स्तरावरील वर्तमानपत्रामध्ये का देण्यात आली नाही ? यासंदर्भात विभागाच्या अधिकाऱ्यांनी स्पष्टीकरण दिले नसून ग्लोबल टेंडरकरिता अवलंबावयाची जाहिरात प्रसिद्धीची प्रक्रिया या निविदे प्रकरणी नियमानुसार अवलंबिण्यात आली आहे किंवा नाही ? अशी विचारणा समितीने केली असता उक्त निविदेची जाहिरात नियमानुसार आंतरराष्ट्रीय वर्तमानपत्रामध्ये प्रसिद्ध करावयास पाहिजे होती परंतु त्याप्रमाणे ती प्रसिद्ध करण्यात आली नाही असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

आतापर्यंत बांधकाम विभागामध्ये ॲडमिनिस्ट्रेटर म्हणून आता आयएएस अधिकारी यांना नियुक्ती देण्याबाबतचा निर्णय शासनाने घेतला आहे. कारण कोणत्याही इन्फ्ल्यूएन्समध्ये अशा प्रकारच्या घटना घडू नये. विभागाकडून समितीला अपेक्षा आहे की याप्रकरणी झालेली चूक आपण मान्य करावी. सार्वजनिक बांधकाम विभाग, जलसंपदा विभागातील कनिष्ठ अधिकारी पदोन्नतीने वरिष्ठ पदावर येतात व ते इन्फ्लूएन्समध्ये असतात, असे तत्कालीन शासनाचे मत झाले होते त्यामुळे त्यांनी सदरहू प्रक्रिया अवलंबिली आहे. विभागाच्या सचिवांनी मान्य करावे की उक्त प्रकरणी चूक झालेली असून पुढील काळात अशा प्रकारची चूक होणार नाही. याप्रकरणी चूक झालेली असताना तिचे समर्थन करणे योग्य नसल्याचे मत समितीने व्यक्त केले.

याप्रकरणी समर्थन देत नसून स्पष्टीकरण देत आहे की, आंतरराष्ट्रीयस्तरावर जाहिरात प्रसिद्ध करण्याकरिता डीजीआयपीआर विभागामार्फत जाहिरात प्रसिद्धीकरिता देण्याची पद्धत आहे व ती त्यांच्याकडून संबंधित वर्तमानपत्राकडे पाठवून प्रसिद्ध करण्यात येते. तसेच, वेब साईटवर जाहिरात प्रसिद्ध केल्यानंतर ती सर्वांना पाहता येते, असे गृहित धरण्यात येते असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

उक्त निविदेची जाहिरात आंतरराष्ट्रीयस्तरावरील वर्तमानपत्रामध्ये प्रसिद्ध करण्याबाबत नियम आहे. त्यानुसार विभागाकडून डीजीआयपीआर यांचेकडे जाहिरात देताना ती आंतरराष्ट्रीय स्तरावरील वर्तमानपत्रामध्ये प्रसिद्ध करण्यास सांगण्यात येते का, उक्त प्रकरणी प्रसिद्ध करावयाची जाहिरात कोणत्या स्तरावरील वर्तमानपत्रामध्ये प्रसिद्ध करण्यास सांगण्यात आले होते ?

डीजीआयपीआरने सदरहू प्रकरणी चूक केली असेल तर हा विषय गंभीरतेने घ्यावा लागेल तसेच विभागाच्या सचिवांनी कबूल केले आहे की उक्त प्रकरणी नियमानुसार जाहिरात प्रसिद्धीची प्रक्रिया पार पाडण्यात आली नाही. उक्त निविदेची जाहिरात आंतरराष्ट्रीयस्तरावरील वर्तमानपत्रामध्ये प्रसिद्ध करण्याची बांधकाम विभागाची तयारी होती का, असल्यास त्यानुसार डीजीआयपीआर विभागास कळविण्यात आले होते काय, तसेच डीजीआयपीआर विभागाने जाणीवपूर्वक हिंदुस्थान टाईम्स या वर्तमानपत्रात जाहिरात दिली आहे काय ? महालेखाकारांचा लेखा आक्षेप आहे की, सदरहू प्रकरणी आंतराराष्ट्रीय वर्तमानपत्रामध्ये जाहिरात का देण्यात आली नाही ? याबाबत समितीने विचारणा केली असता सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडून सदरहू प्रकरणी माहे मार्च, २००७ मध्ये राज्यस्तरावर मराठी व इंग्रजी वर्तमानपत्रामध्ये, राष्ट्रीय स्तरावर इंग्रजी वर्तमानपत्रामध्ये व जिल्हास्तरावर मराठी वर्तमानपत्रामध्ये जाहिरात प्रसिद्ध करण्याबाबत डीजीआयपीआर विभागास कळविण्यात आले असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

यावरून असे स्पष्ट होते की, सदरहू जाहिरात आंतरराष्ट्रीयस्तरावरील वर्तमानपत्रामध्ये प्रसिद्ध करण्यास डीजीआयपीआर विभागास कळविण्यात आले नाही. विभागाने शासनाच्या सन १९९६ च्या आदेशाचे पालन केले नाही, हे विभागाच्या अधिकाऱ्यांनी दिलेल्या माहितीवरून स्पष्ट होते. शासनाच्या सन १९९६ च्या धोरणानुसार निविदा प्रक्रियेचा कालावधी ४ महिने असताना तो त्यापेक्षा अधिक लागण्याची कारणे काय आहेत ? अशी विचारणा समितीने केली असता सदरहू प्रकरणी शासनाने स्पष्टीकरण सादर केले आहे. प्रीक्वालिफिकेशन व पब्लिकेशन याकरिता ८ महिन्यांची कालावधी देण्यात आला होता अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

उक्त निवेदेचे फॉर्म दोन लोकांना मिळाले नाहीत याबाबतच्या तक्रारी संदर्भात कोणती कार्यवाही करण्यात आली ? समितीने विभागाची साक्ष लावल्यामुळे विभागाने उक्त प्रकरणी कारवाई करण्यास सुरुवात केली असल्याचे समितीने नमूद केले तसेच कार्यकारी अभियंता यांच्या विरुद्ध सदरहू प्रकरणी कोणत्या वर्षी तक्रार प्राप्त झाली होती ? याबाबत विचारणा केली असता माहे ऑगस्ट, २००७ मध्ये सदरहू तक्रार प्राप्त झाली होती. त्यानंतर अधीक्षक अभियंता यांना चौकशीकरिता सन २००७ मध्ये पाठविण्यात आले होते व त्यांनी चौकशी केली असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

उक्त प्रकरणी विभागाने स्पष्टीकरणामध्ये म्हटले आहे की, " विभागीय चौकशीचे आदेश देण्यात येतील ". सन २००७ चे प्रकरण असताना ९ वर्षानंतर सन २०१६ मध्ये विभागीय चौकशीचे आदेश देण्यात आला आहे. सदरहू अधिकारी आता सेवनिवृत्त झाले असतील. उक्त प्रकरणी विलंबाची कारणे काय, संबंधित जबाबदार अधिकाऱ्यावर विलंबाप्रकरणी कारवाई करण्यात येईल काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता सदरहू प्रकरणी सर्व जबाबदार अधिकाऱ्यांच्या विरुद्ध कारवाई करण्यात येईल. तसेच, संबंधित अधिकारी सेवानिवृत्त झाले असतील तर त्यांच्या पेन्शनमध्ये कपात करण्यात येईल अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली व यासंदर्भात विभागीय चौकशीचे आदेश दिनांक १८ जुलै २०१६ रोजी देण्यात आले असल्याचे सांगितले. माहिती पुस्तिका ३ मध्ये प्रपत्र ४ सदर माहिती समिती कक्षात उपलब्ध आहे.

विभागीय चौकशी वर्षानुवर्षे चालते त्यासाठी काही कालावधी ठरवून दिलेला नसतो. विभागीय चौकशीचा कालावधी निश्चित करण्यात यावा, अशी समितीची अपेक्षा आहे. सदरहू प्रकरणी अद्याप विभागीय चौकशी सुरू करण्यात आली नसून संबंधित कार्यकारी अभियंता व त्या कार्यकारी अभियंत्यांना वाचविणारे बाकीचे अभियंते यांची चौकशी करून किती दिवसात कारवाई करण्यात येईल. ही चौकशी करण्यासाठी किती दिवसांचा कालावधी लागणार आहे, कमीत कमी दिवसात चौकशी करून कारवाई करण्यात यावी असे समितीने सांगितले असता यासंदर्भातील चौकशी लगेच सुरु करणार आहोत. ही चौकशी करण्यासाठी एक वर्षाचा कालावधी देण्यात यावा अशी विनंती विभागीय सचिवांनी समितीस केली.

या प्रकरणाला अगोदरच सहा ते सात वर्षांचा कालावधी लोटलेला आहे, ही कार्यवाही तीन महिन्याच्या आत पूर्ण व्हायला पाहिजे समितीसमोर सचिवांची कमिटमेंट महत्त्वाची असते असे समितीने नमूद केले असता विभागीय सचिवांनी यामध्ये आता दिरंगाई होणार नसल्याचे समितीस आश्वासित केले. यावेळी समितीने सहा महिन्यात चौकशी व कार्यवाही पूर्ण करून समितीला अहवाल द्यावा असे निदेश दिले व विभागीय सचिवांनी सकारात्मक असल्याचे सांगितले.

परि.क्र.२.१.८.२ 'जमिनीचा ताबा प्राप्त करणे' :-

यामध्ये भूसंपादनाचा पूर्णपणे पैसा मिळालेला आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले. त्यामुळे समितीने बैठकीत याबाबत चर्चा केली नाही.

परि.क्र.२.१.८.३ 'प्रकल्पावरील अपुरे पर्यवेक्षण/सनियंत्रण' :-

या विषयाबाबत विभागाचे असे म्हणणे आहे की, विभागाकडे एक्सपर्ट अभियंते होते म्हणून सल्लागाराची नियुक्ती केली नाही. आता विभागाकडून असा निर्णय घेण्यात यावा की, विभागात एक्सपर्ट लोक असल्यामुळे यापुढे एक्सपर्टची नियुक्ती करण्यात येऊ नये त्यामुळे या दोन्ही गोंष्टीचे समर्थन सचिव कसे करीत आहेत अशी विचारणा समितीने केली असता सार्वजनिक बांधकाम विभागात अभियंते आहेत ही बाब खरी आहे, आणि समिती म्हणत आहे ते देखील खरे आहे की, सुपरवाझर इंजिनिअर लावायचे असतील तर त्यांची नियुक्ती करायला पाहिजे होती. विभागाच्या इंजिनिअर यांनी जे काम केले त्या कामाच्या दराबाबत कोठेही कॉम्प्रमाईज केल्याचे दिसत नाही अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

कामाच्या गुणवत्तेबाबत समिती प्रश्न निर्माण करीत नाही. या कामाबाबत एक्सपर्ट नियुक्तीची तरतूद होती तर त्यासंदर्भातील नियुक्ती का करण्यात आली नाही अशी विचारणा समितीने केली तसेच यापूर्वीच्या साक्षीत मुद्दा क्र.२.१.७.४ संदर्भात विभागाने असे सांगितले आहे की, विभागाकडे कर्मचारी उपलब्ध नाही म्हणून नियुक्ती केली होती. आता या मुद्दामध्ये सांगत आहात की, विभागाकडे अभियंते उपलब्ध आहेत, म्हणून एक्सपर्टची नियुक्ती केली नाही, म्हणजे विभागाच्या सोईची व्यवस्था विभाग करीत आहे असे समितीने विभागास सांगितले असता मुद्दा क्रमांक २.१.७.४ हा सायन-पनवेल मार्गाच्या उड्डाण पुलाचा विषय होता. यामध्ये विभागाकडून डिझाईनचे प्रुफ चेक करून घेऊ असा मुद्दा होता त्यावेळी देखील विभागाकडे मनुष्यबळ नव्हते अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

याबाबत समितीला अशी माहिती देण्यात यावी की, रस्त्याची डिझाईन विभागाने तयार केली होती की आपण दुसऱ्या कोणा कन्सलटंटकडून तयार करवून घेतलेल्या डिझाईनवर काम करीत होता. रस्त्याची डिझाईन कोणाची होती, रस्त्याच्या मटेरियल युजिंगची सिस्टीम, मटेरियल युजिंगची कॉन्टीटी, कॉन्टम्प हे सर्व विभागाने ठरविले होते की, कन्सलटंटकडून करून घेतले होते. अशी विचारणा समितीने केली. यावर खुलासा करताना विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की, प्राथमिक इस्टिमेट तयार करताना विभागाकडून डिझाईन तयार करण्यात येते. तसेच जेव्हा टेंडर प्राप्त झाले त्यावेळी आपण कन्सलटंटकडून मागविले होते.

अगोदर विभागाने ठरविले होते, त्यानंतर टेंडर काढले, टेंडर फ्रेम करताना दुसऱ्या कन्सलटंटची आयडीया घेतली हे बरोबर आहे काय ? दुसऱ्या कन्सलटंटची आयडीया घेतली तर त्याचे सुपरव्हीजन विभागाची माणसे कशी करतील या समितीच्या प्रश्नाला यामध्ये विभाग कन्सलटंट नियुक्त करतो अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

विभागाने रॅन्डमली किती रस्त्यांची तपासणी केली ते समितीला सांगावे. रस्ता तयार झाला, रस्ता वापरात येत आहे, पावसाळयाचे आता दोन सिझन जात आहेत, त्यामुळे किती रस्त्यांची तपासणी रॅन्डमली करण्यात आली आहे. डिझाईन दुसरेच करून देणार व विभागाकडून सांगण्यात येते की, त्यासंदर्भातील व्यवस्था विभागाकडे आहे असे समितीने मत व्यक्त केले असता रस्त्यांच्या रफनेस इंडेक्सची तपासणी सातत्याने करण्यात येते, जेथे कन्सेशन ॲग्रीमेंट आहे, तेथे निरोप दिलेला असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले तसेच माहे सप्टेंबर २०१५ मध्ये या कामाच्या रफनेस इंडेक्सची तपासणी करण्यात आली होती. दरवर्षी या इंडेक्सची तपासणी करावी असे ठरविण्यात आले आहे अशी माहिती विभागीय सचिवांनी समितीस दिली.

सप्टेंबर, २०१५ मध्ये या कामाची तपासणी करण्यात आली आहे. त्याचा रिझल्ट काय आलेला आहे. ॲकॉर्डींग टू पॅरामिटर आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता रफनेस इंडेक्स कमी झाला तर त्या प्रमाणात ते रिन्युअल करायचे असते. काही पॅचेसमध्ये २००० च्या आत रिडिंग पाहिजे होते. काही रस्त्यांमध्ये हे रिडिंग २००० च्या वर आहे, किलोमीटर ३ ते ४ व किलोमीटर २२ ते २३ या भागात रिन्युअल करून घेतले आहे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

ही तपासणी रॅन्डमली केली पाहिजे, यामध्ये असे आहे की, कंत्राटदाराने जो ३ ते ४ किलोमीटर व २२ ते २३ किलोमीटर हा रस्ता केलेला आहे तोच रस्ता तुम्ही चेक करा असे त्यांनी सांगितले असेल तर ते त्याच परिसरात तपासणी करणार. रस्त्यांची तपासणी रॅन्डमली करण्यात यावी असे विभागास सूचित केले असता विभागाकडून पूर्ण रस्त्याची तपासणी करण्यात येते, रॅन्डमली तपासणी करण्यात येत नाही. संपूर्ण किलोमीटर रस्त्यांची तपासणी करण्यात आली आहे ज्यामध्ये २००० पेक्षा जास्त रिडिंग आले तेवढाच भाग समितीला सांगितला असून यापेक्षा देखील कमी आहेत अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

इंड्यिन रोड कॉग्रेसच्या (IRC) निकषाप्रमाणे रस्त्याचा रफनेस इंडेक्स २००० पेक्षा कमी असला पाहिजे, रस्त्यावर जेव्हा तपासणी करण्यात येते, तेव्हा रस्त्यांची रायडिंग क्वॉलिटी रफनेस इंडेक्स प्रमाणे तपासणी करतो, रफनेस इंडेक्स २००० पेक्षा कमी असेल तर यापुढील विषयात आपण पाहणार आहोत की, विभागाने टेंडरमध्ये २५०० असे नमूद केले आहे, इंड्यिन रोड कॉंग्रेसचे (IRC) जे निकष आहे त्यानुसार रस्त्याचा रफनेस इंडेक्स २००० पेक्षा कमी असला पाहिजे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

सचिवांना असे वाटत असेल की, आयआरसीचा जो इंडेक्स आहे, त्याला मॉडिफाय करण्याची गरज आहे असे समितीने नमूद केले असता इंडेक्स मॉडिफाय करण्याची गरज नाही, याच साक्षीमध्ये पुढील विषय असा आहे की, त्या टेंडरमध्ये २५०० चा रफनेस इंडेक्स टाकण्यात आला होता, त्याप्रमाणे रस्त्याची डिझाईनमध्ये बदल होतो आयआरसीच्या गाईडलाईन्स प्रमाणे २००० पेक्षा कमी रफनेस इंडेक्स असणे आवश्यक असल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

यामध्ये वसुलीची प्रक्रिया पूर्ण होत आहे कारण त्यांनी ऑलरेडी कन्सेंट दिलेला आहे, हा वसूलीचा विषय लोकलेखा समितीच्या पॅरामुळे आपल्या समोर आला असे समितीला वाटते नाही तर ही वसुली झाली नसती. तसेच अजून वसुली झालेली नाही त्यासंदर्भात फक्त पत्र देण्यात आले आहे. महालेखाकार यांनी या विषयाचे ऑडिट केव्हा केले आहे, विभागाच्या निदर्शनास ही बाब महालेखाकार यांनी केव्हा आणली अशी विचारणा समितीने केली असता एजी यांच्या ऑडिटचे शेवटचे पॉईंट आताच आले आहेत अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

सन २०१४ मधील हा विषय आहे, २०१६ मध्ये या विषयाची साक्ष लागली म्हणून विभागाने ही कारवाई सुरु केली आहे, असे समितीला अपेक्षित नाही, महालेखाकार यांनी ज्यावेळी विभागाच्या निदर्शनास ही बाब आणून दिली त्यावेळी कारवाई होणे अपेक्षित होते. या विषयाची साक्ष लागली नसती तर २०१६ चा विषय २०२६ पर्यंत गेला असता असे समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणून दिले असता जेवढे कन्सेशन ॲग्रीमेंट आहेत, त्याबाबत सर्वात मोठा प्रश्न असा आहे की, यामध्ये विभागाने वेगवेगळी नोटिफिकेशन काढली आहेत, कार व जीपचा टोल बंद करावा, त्यानंतर बसचा टोल बंद करावा, त्यामुळे काही रक्कम घेणे व काही रक्कम देणे असे दोन्ही विषय यामध्ये आहेत, सन २०१४ मध्ये शासनाने निर्णय घेतला की, टोल घ्यावयाचा नाही, सुरुवातीला बसला टोलमाफी देण्यात आली, त्या नंतर कार व जीप यांना टोलमाफी देण्यात आली आहे, कार, जीप व बस या टोलबाबत कंत्राटदाराला भरपाई दयावयाची आहे अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

विभाग ॲडजेस्ट करणार आहे, यामध्ये विषय असा आहे की, त्यांच्याकडून रक्कम घ्यावी असे ठरविण्यात आले नव्हते. एजी यांनी पॅरा काढला तेव्हा असे ठरविण्यात आले आहे, समितीचा तोच मुद्दा आहे की जे देणे आहे ते दयावेच लागेल व जी रक्कम घेणे आहे ती घ्यावीच लागेल. हा पॅरा सन २०१४ मध्ये काढल्यानंतर दोन वर्षांत याबाबत कोणतीही कारवाई झालेली नाही असे स्पष्ट दिसत आहे ही बैठक लागली म्हणून विभागाने कारवाई सुरू केली आहे. २० जून रोजी त्यांच्याकडून मान्यता घेतली आहे असे समितीने मत व्यक्त केले असता जी रक्कम देणे आहे ती अदयाप कॅल्क्युलेट झाली नाही. त्याच्या निकषाप्रमाणे कंत्राटदाराला किती पैसे दयावयाचे आहे, तो देखील विभागाच्या समोर असेच येऊन सांगतो की,जे पैसे दयावयाचे आहे ते पहिले दयावे त्यामुळे या विषयासाठी आणखी थोडा जास्त वेळ लागणार आहे, यातून विभाग मार्ग काढीत आहे, how to compensate him, how to recover.

How much amount is to be recovered from him? Have you calculated it ? अशी समितीने विचारणा केली. त्यावर No, Sir, We are calculating it असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

जो प्रोजेक्ट आपके सामने लाए जाते है उस प्रोजेक्ट के बारे में आप ध्यान देते है, उसकी रकम आप निकालते है. क्या बाकी प्रोजेक्ट के बारे में आपको जानकारी है कि इस इस प्रोजेक्ट के संबंध में हमें इनसे इतना पैसा लेना है ? या समितीच्या प्रश्नाला हम सभी प्रोजेक्ट की ओर ध्यान दे रहे है. हमारे सामने सभी प्रोजेक्ट का विषय है. असे नाही की, एखादा प्रोजेक्ट फक्त विभागाच्या समोर आलेला आहे, असे बीओटीचे खूप प्रकार विभागाकडे आहेत, प्रत्येक केस मध्ये शासनाने समिती देखील स्थापन केली आहे, घेणे व देणे रक्कम दोन्ही कॅल्क्युलेट करायची आहे अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

या सर्व परिच्छेदांच्या संदर्भात विभागाला स्टेरिओटाईप रिप्लाय आहे, कार,जीप व बसला जी सूट दिलेली आहे, त्यातून ही वसुली करण्यात येणार आहे, अशा प्रकारची वसुली या विषयाबाबत देखील करण्यात येईल. जी रक्कम विभागाला कंत्राटदारांकडून घ्यायची होती, ती विभागाच्या

निदर्शनास आली होती काय ? ही वसुली विभागाने त्यामध्ये ॲडजेस्ट करावी, त्याबाबत काही वाद नाही, परंतु हे सर्व विषय आता समितीसमोर आले म्हणून ती रक्कम ॲडजेस्ट करीत आहात असे मत समितीने व्यक्त केले असता जोपर्यंत कन्सेशन ॲग्रीमेंट चालू असणार, तो पर्यंत या टेस्ट विभागाला कराव्या लागणार आहेत, दरवर्षी टेस्ट कराव्या लागणार आहेत, या कामाचा दर्जा चांगला नसेल तर दरवर्षी रिकव्हरी देखील लागणार आहे, कामाचा दर्जा चांगला असेल तर रिकव्हरी लागणार नाही, यामध्ये असे होत नाही की, महालेखाकार यांनी परिच्छेद काढला म्हणून हा विषय याच वर्षी संपणार आहे, यावर्षी आम्ही तपासणी करणार व त्यामध्ये जर काही त्रुटी आढळल्या तर त्यांची परत रिकव्हरी लागणार आहे ही निरंतर प्रक्रिया असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

रस्त्यांची तपासणी करताना ज्या कमतरता आढळतात ही बाब तपासणी करण्यासाठी कोणती एजन्सी नेमणार आहात, सार्वजनिक बांधकाम विभाग स्वतः करणार आहे काय ? या तपासण्या त्रयस्थ पक्षाकडून करून घेतल्या पाहिजेत, यामध्ये जे तज्ञ आहेत त्यांच्याकडून या तपासण्या करून घेतल्या तर योग्य अहवाल विभागाला मिळेल असे मत समितीने व्यक्त केले असता रस्त्यांचा रफनेस इंडेक्स तपासणी करण्याची मशीन फार काही कॉम्लीकेटेड नसते, आपण देखील ही मशीन गाडीत ठेऊनही तपासणी करु शकतो. प्रत्येक गाडीमध्ये ही मशीन ठेऊन तपासणी करण्याचा विभागाचा मानस असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

याची एक सिस्टीम ऑनपेपर तयार करण्यात यावी व ते बंधनकारक करावे. पुढील काळात ती कार्यवाही सातत्याने सुरू राहिली पाहिजे यासाठी सदर सिस्टीम ऑनपेपर केल्यास तिला कोणी नाकारु शकणार नाही असे समितीने विदित केले. तसेच उदयोजकाचा किती रकमेचा क्लेम आहे, त्याला किती निधी दयावयाचा आहे, कोणताही प्रोजेक्ट करीत असताना आपण प्रोजेक्ट रिपोर्ट तयार करतो. या रस्त्यावरुन हलकी वाहने किती जातील, कमर्शिअल व्हेईकल किती जातील, त्यांचे दर काय असतील असे हे एक सॉफ्टवेअर आहे, त्यामुळे ही सर्व माहिती एका दिवसात गोळा केली जाते. त्यामुळे अमुक गाड्यांना आम्ही सूट दिली आहे. त्यामुळे या गाड्यांमुळे आमच्या वसुलीवर वर्षभरात किती परिणाम होणार आहे, किती नुकसान होणार आहे. आपले सर्व डीपीआर करीत असताना टेंडर काढतो व त्यांना टोल वसुलीचे काम देतो, त्यावेळेपर्यंत या सर्व गोष्टी अत्यंत क्लिअर असतात. त्यामुळे हा विषय मोठा नाही की, यासाठी खूप वेळ लागेल. मनावर घेतले व विभागाची सिस्टीम अपडेट असेल तर ही कार्यवाही एका दिवसात होऊ शकते असेही समितीने मत व्यक्त केले.

गेल्या दोन महिन्यापासून मी या विषयाचा अभ्यास करीत आहे, हा इतका सोपा विषय नाही, यामध्ये गाडी काऊंट करणे, ज्यावेळी डीपीआर तयार करतो, त्यावेळी त्या रस्त्यांवरुन जाणाऱ्या गाड्या अतिशय कमी असतात कारण हा रस्ता वन लेन असतो तो रस्ता फोर लेन केल्यावर गाड्यांची संख्या वाढते. मुंबई-पुणे एक्सप्रेस वे चा इतिहास पाहिला तर या रस्त्याच्या टोलमध्ये तीन वर्षे प्रचंड तोटा होता, त्यानंतर यामध्ये आता प्रचंड नफा आहे, याचे कारण या रस्त्यावर खूप गाड्या वाढल्या आहेत, या रस्त्यांच्या आजुबाजूला खूप उदयोग वाढले आहेत, त्यामुळे वाहतूक वाढली व त्यातून नफ्याचे प्रमाण खूप वाढले आहे, यामध्ये विभागाकडे जे इक्विपमेंट आहेत, आम्ही इक्विपमेंट टेस्ट करून घेतली आहे, त्यामध्ये फेलिअर रेट खूप जास्त आहेत, यामध्ये ऑटोमॅटिक मशीन प्रमाणे काऊंटिंग करण्यात येते. काऊंटिंग आणि प्रत्यक्ष गाड्या यामध्ये ५० ते १०० टक्केपर्यंत तफावत दिसत आहे, त्यामुळे सहा लेनवरुन गाड्या जात असताना त्या कशा प्रकारे काऊंट कराव्यात हे अजूनही समजत नाही. प्रत्येक लेनची काऊंटिंग करण्याची मशीन आपणाकडे उपलब्ध झाली नाही, त्यामुळे १०० टक्के बरोबर काऊंटिंग होऊ शकत नाही. समितीने म्हटले की, डीपीआर प्रमाणे करा तर त्याचा कॅशफ्लो फार कमी होतो. ज्यावेळी डीपीआर तयार करतो तेव्हा चार लेनचा रस्ता नसतो. त्यामुळे त्या रस्त्यांवर वाहतूक कमी असते त्यामुळे त्या प्रोजेक्टचा रोख रकमेचा प्रवाह (Cash flow) कमी उपलब्ध होतो. याप्रमाणे त्याची भरपाई करायला गेलो तर त्यासाठी खूप पैसा दयावा लागतो. कारण तो उद्योजक अस दाखवितो की, या रस्त्यांवरुन गाड्या फार कमी येतात अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

गाड्या काऊंट करण्याची सिस्टीम ॲटोमॅटिक असली पाहिजे मध्यप्रदेशच्या आरटीओ बॉर्डरवर तेथून गाडी गेली त्या गाडीचा फोटो व त्या गाडीचा सर्व डाटा त्यांच्या संगणकावर येतो. ही सिस्टीम अपडेट करणे अवघड नाही, मध्यप्रदेशात त्यांनी दहा वर्षापूर्वी ही कार्यवाही केली आपल्या राज्यात ही सिस्टिम अद्यापही करता आलेली नसल्याची बाब समितीने नमूद केली असता टोल विभागाकडून गोळा केला जात असेल तर गाड्यांच्या काऊंटिंगमध्ये चुका होणार नाहीत. आज टोल जमा करण्याचे काम उद्योजक करतो, किती लोकांकडून किती पैसे घेतले हे विभागाला कळत नाही, यासंदर्भातील माहिती तो विभागाकडे शेअर करीत नाही असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

एका चांगल्या ग्लोबल कंपनीला विभागाने टेंडर दिल्यावर तेथील सर्व कॅमेरे विभागाने बसवावे, तेथे जर कंत्राटदाराचे कॅमेरे बसविले व त्याला सांगितले की, काऊंट करून आम्हाला सांग तर ते बरोबर होणार नाही. ग्लोबल कंपनीला टेंडर देऊन सील करून तेथे कॅमेरे बसविले तर प्रत्येक गाडीचा फोटो व प्रत्येक गाडीचे काऊंटिंग मिळेल अशी सोय जगात उपलब्ध असल्याचे समितीने नमूद केले.

सचिवांनी असाच प्रयत्न केला होता, याबाबत आता विभागाने अभ्यास केला आहे त्यामध्ये फोटोग्राफी व्हीडीओग्राफी प्लस काऊंटिंग. यामध्ये ९९ टक्के ॲक्युरिसी आहे असे त्यांचे म्हणणे आहे, परंतु तेवढी अचुकता येत नाही, ९५ टक्के एकत्र मोजणीला अचुकता येते. तो उचीत

वर्गवारी करीत नाही व्हीडीओग्राफीने जे कळते ते अचूक असते असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला. गुणवत्ता नियंत्रणाबाबत विभागाची स्वतःची काही व्यवस्था आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता रफनेस इंडेक्स काऊंट करण्याच्या बाबतीत ज्यावेळी दोन लेनचा रस्ता असेल त्यावेळी त्या मशीनचा योग्य उपयोग होत होता, आता रोडच्या लेन वाढत चालल्या आहेत, त्यामुळे पूर्ण रोडचे डिफेक्स समजू शकतील अशा पद्धतीची सिस्टिम आज अस्तित्वात नसल्याची बाब समितीने उपस्थित केली असता व्हीजिलंन्स आणि क्वॉलिटी कंट्रोलची पूर्ण यंत्रणा प्रत्येक जिल्ह्यात उपलब्ध आहे. तसेच कोणत्याही रस्त्याचा रफनेस इंडेक्स काऊंट करता येतो, ती मशीन छोटी आहे ती गाडीत ठेऊन ते काम करता येते, अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

वाहने मोजणीसाठी व्हीडीओ शुटींग हा एक पर्याय आहे, त्याचा उपयोग केला पाहिजे असे मत समितीने व्यक्त केले असता काऊंटिंग संदर्भात ऑलरेडी जीआर काढलेला आहे, कोणत्या प्रमाणात व कशी काऊंटिंग करावी यावर अभ्यास सुरू आहे, काऊंटिंग मध्ये अजिबात चूक व्हायला नको. कारण चूक झाली तर पैसे जास्त द्यावे लागतात. ऑटोमॅटिक काऊंटिग मशीनची जी यंत्रणा आपणाकडे होती ते सर्व गाड्या व्यवस्थित काऊंट करतात, परंतु त्यामध्ये ट्रक किती आहे, मल्टी ॲक्सल किती आहेत, जीप, कार व बस किती आहेत याची विभागणी मिळत नव्हती असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

"Inadequate supervision/monitoring of the Project." असा आपला मुख्य मुद्दा आहे. विभागाने हे मान्य केले आहे की, जे प्रोजेक्ट ऑनगोईंग रोड चालू आहेत त्यावेळी जेवढ्या टेस्ट करायला पाहिजे होते, जे सीएमध्ये आहे, जे कन्शेसन ॲग्रीमेंटमध्ये आवश्यक होते, ते फॉलो केले गेले नाहीत, आता रोड पूर्ण झाला आहे, आता ज्या कमतरता आल्या आहेत, त्याचा परिणाम काय झाला असेल, समजा क्वॉलिटी खराब असेल, आता आपण त्याचे काय करणार आहोत, यामध्ये सिम्पल विषय एवढाच आहे की, ज्या कमतरता राहून गेल्या आहेत, त्याचे काय करायचे आहे. कमतरता राहिल्या हे विभागाला मान्य आहे काय? अशी विचारणा समितीने केली असता सरकारी लॅबमध्ये टेस्ट घेण्याचा शॉर्टफॉल आहे, ज्या एकूण टेस्ट घ्यावयाच्या होत्या त्या घेतल्या होत्या. सरकारी लॅबमध्ये २० टक्के टेस्ट घ्यावयाच्या होत्या. त्या २० टक्के झाल्या नाहीत त्या कमी झाल्या आहेत. म्हणून ती रिकव्हरी त्यांच्याकडून करण्यात येत आहे, अन्यथा १०० टक्के टेस्ट झाल्या असून दरवर्षी टेस्ट करण्यात येते, अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

परिच्छेद क्र.२.१.८.४ " तात्पुरत्या पूर्तता प्रमाणपत्राचे प्रदान " :-

उपरोक्त संदर्भात समितीने विचारणा केली की, ९८ टक्के झाले म्हणून त्याला पथकर वसुलीची परवानगी दिलेली आहे. त्याकरिता १०० टक्क्यांची अट आहे काय, असे महालेखाकार यांचे म्हणणे आहे. समितीचे म्हणणे आहे की, ९८ टक्के योग्य आहे. सद्यःस्थितीत १०० टक्के काम पूर्ण झाले आहे काय? उद्योजकाला पथकर वसुलीसाठी २०१३ पासून परवानगी दिलेली आहे. त्याची नोटीफिकेशन कधी काढण्यात येणार आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता १००% काम पूर्ण झाले असून नाव चेंज करून घ्यायचे आहे त्यामध्ये असे झाले होते की, एसव्हीपीचे मालक बदलले. त्यासंदर्भात नोटीफिकेशन काढण्यासाठी पाठविण्यात आलेले आहे, असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

पथकर वसुलीची अधिसूचना निर्गमित करण्याबाबत झालेल्या विलंबाबाबत महालेखाकार यांचा आक्षेप होता. यासंदर्भात वसुलीसाठी अधिसूचना काढण्यास विलंब होण्याची कारणे काय आहेत, अशी पृच्छा समितीने केली असता ओरिजनल कंसेश्नर वेगळे होते त्यानंतर सुप्रीम म्हणून वेगळा कंसेश्नर आला त्या कंसेश्नरचे नाव चेंज करून नोटिफिकेशन काढण्यास विलंब झाला असून त्यामुळे वसुली थांबली नसल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

कंसेश्नर चेंज झाल्यामुळे वेगळ्या नोटिफिकेशनची आवश्यकता आहे, यामध्ये फेज-२ ची बाब पूर्ण झालेली आहे काय, असा एक मुद्दा असल्याचे महालेखाकार यांनी नमूद केले असता त्याचा सुपर स्ट्रक्चर पूर्ण झालेला असून त्याचे सर्टिफिकेट दिलेले आहे, अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

यासंदर्भातील माहिती पुस्तक देण्यात यावे तसेच वित्तीय बोली उघडल्यावर फायनान्शिअली कंडीशनच्या काही शर्ती बदलल्या आहेत. कुठल्या शर्तीमध्ये बदल करण्यात आला, ते का आवश्यक होते, त्यासंदर्भात माहिती देण्यात यावी असे समितीने सूचित केले असता लोएस्ट बीड आली की, लोएस्ट बीडरशी वाटाघाटी करून व्हीजीएफचा (व्हायाबिलीटी गॅप फंडींग) अमाऊंट कमी करण्यात आला असल्याचे विभागीय सचिवांनी अवगत केले तसेच यासंदर्भातील माहिती समितीस सादर केली. **सदर माहिती पुस्तिका क्र.३ मधील प्रपत्र ५ मध्ये समाविष्ट असून कक्षात उपलब्ध आहे.**

व्हायाबिलीटी गॅप कमी करण्यात आला असल्यास त्याचा फायदा त्याला मिळेल तसेच टेंडर काढल्यावर व्हायाबिलीटी गॅप फंड चेंज करता येतो काय ? या समितीला प्रश्नाला व्हायाबिलीटी गॅप वाढविला असता तर समिती म्हणते ते खरे आहे की, आपण शासनाचे पैसे जास्त दिले होते, असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

व्हायाबिलीटी गॅप जास्त आहे म्हणून काही टेंडर प्रोसेसमध्ये आले नसतील काय, त्याची कॉस्टींग बसत नसेल तर टेंडर उघडल्यावर व्हायबिलीटी गॅप कमी करण्यात आला, तर तो त्या टेंडरवर अन्याय आहे. व्हायाबिलीटी गॅप म्हणून मला काही रक्कम मिळणार आहे किंवा व्हायाबिलीटी गॅप म्हणून शासन नुकसान भरपाई देणार आहे. ही अमाऊंट आणखी कमी केली असती तर ते टेंडर देखील प्रोसेसमध्ये सहभागी झाले असते असे मत समितीने व्यक्त केले असता यामधील ऑफर व्हीजीएफ बेस होती, असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

नॅशनल गॅप फंडीग कमी करून दिली, त्यावेळी त्याला मुदत वाढवून दिली काय? असे असेल तर कोणकोणत्या अटी बदलण्यात आल्या होत्या, याबाबत माहिती द्यावी असे समितीने विभागास सांगितले असता त्यावेळी मुदत वाढवून दिली नसल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले तसेच सवलतीचा कालावधी ठरलेला होता आणि ऑफर व्हीजीएफवर होती म्हणजेच तुम्ही किती व्हीजीएफ घेणार यावर ऑफर होती हा त्यामध्ये सर्वात कमी होता असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

यामध्ये व्यावसायिकांना अवाजवी कोणता लाभ झाला आहे, असे समितीने विचारले तसेच व्हीजीएफसाठी ज्यांचे अगोदर प्रपोजल आले, म्हणजेच एम नॉर्म आहे की, ४० टक्केच्या वर व्हीजीएफ द्यायचा नाही त्यांचे प्रपोजल ४६ टक्क्यांचे होते. परंतु गव्हर्नमेंट ऑफ इंडीयाने ते ४० टक्क्यांच्या वर असल्यामुळे नाकारले. त्यानंतर यांच्यासोबत ४० टक्क्यासंदर्भात निगोसिएशन केले. गव्हर्नमेंट ऑफ इंडियाने नाकारले असेल तर त्यावेळेस पुन्हा फ्लोटींग होऊ शकले असते, असे मत ही महालेखाकारांनी व्यक्त केले.

लोएस्ट टेंडरशी वाटाघाटी करण्यासंदर्भात सीव्हीसीची गाईडलाईन असल्याचेही समितीने यावेळी नमूद केले. त्यावेळी ४० टक्के असेल तरी ते कंम्पॅरेटीव्हमध्येच केले असेल. त्यामध्ये एक ॲडीशनल पॉईंट असा आहे की, ४६ टक्क्यांपासून ३४ टक्क्यांपर्यत आले. त्यामध्ये "After negotiation subject to grant of permission of collection of toll on completion of each section of the project." इच सेक्शन ऑफ द प्रोजेक्ट, नॉट पूर्ण प्रोजेक्ट. त्यामध्ये अशी अट ॲड केली होती. इच सेक्शन झाले तर टोल कलेक्शन सुरू करायचे ही अट अगोदर नसल्याचे मत महालेखाकारांनी नमूद केले तसेच या बाबीवरील विभागाचे मत सांगावे असे समितीने विभागास सांगितले असता कन्सेशन कालावधी तोच ठेवलेला आहे त्याला द्यावयाचा व्हीजीएफ कमी करून घेतला असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली असता सेक्शनवर टोल वसूल करण्याच्या परवानगीची कंडीशन नंतर बदलून दिली असल्याचे समितीने अवगत केले. यावर विभागीय सचिवांनी विदित केले की, परंतु त्यामुळे त्याला कन्सेशन कालावधी वाढवून दिलेला नाही.

कन्सेशन कालावधी वाढला नाही, परंतु वसुली सुरू झालेली आहे. याचाच अर्थ त्याला अप्रत्यक्ष फायदा दिलेला असल्याचे समितीने नमूद केले असता शासनाचे ४० कोटी रुपये कमी झाले असून ही रक्कम शासनाला द्यावी लागली नसल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

ही अट घेऊन विभागाने नवीन टेंडर काढायला पाहिजे होते विभागाने यामध्ये सर्वांना समान न्याय दिला नाही यामध्ये प्रथमदर्शनी असे दिसते की, मूळ निविदेमध्ये यास मर्यादा दिली परंतु एक फेज झाल्यानंतर वसुली करण्याची परवानगी दिली जाणार, हे सर्वांना माहीत नव्हते.

जेव्हा L-1 शी वाटाघाटी करायला जातो, तेव्हा एका मुद्यावर वाटाघाटी होत नाही. वाटाघाटी दोन, तीन मुद्यांवर होते, असे सांगू शकत नाही की, तुम्ही त्याला एकामध्ये टाईट केले आणि दुसऱ्यामध्ये रिलॅक्स द्यायचे, असे करता येणार नाही. दुसऱ्यामध्ये रिलॅक्स देता येणार नाही तसेच वाटाघाटीमध्ये कमी करण्याचे अधिकार असून वाढविता येणार नाहीत. There is no meaning for negotiation. असे करता येणार नाही. व्हीजीएफ ४६ टक्क्यापर्यंत जात असेल तर ते ४० टक्क्याच्या आत किंवा ४० टक्क्यापर्यंत करता येते काय, या एकाच मुद्यावर वाटाघाटी करण्याची आवश्यकता होती. त्या कंडीशनवर बोलीदाराने आणखी काही मुद्दे पुढे आणले की, ज्यामुळे शासनाचे नुकसान होते आणि त्याला फायदा होतो. शासनाचे नुकसान झाले म्हणजे सरकारच्या तिजोरीतील पैसा गेला एवढेच नसते, तर शासनाचे पैसे म्हणजे हे लोकांनी दिलेले पैसे आहेत. त्यांच्याकरिता फेज वाईज किंवा सेक्टर वाईज कलेक्शन करण्याच्या टेंडरमधील कंडीशन चेंज केल्या असतील तर हीच मूभा इतर निविदाकारांना मिळायला पाहिजे होती असे मत समितीने व्यक्त केले असता याबाबत काय निर्णय करायचा तो समितीचा अधिकार आहे. परंतु वाटाघाटी करणे उचित असून त्यामध्ये शासनाचे ४२ कोटी रुपये वाचलेले आहेत. पुन्हा टेंडर काढले असते तर ते उशिरा झाले असते, असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

त्यावर समिती निर्णय करेल. शासनाचे ४२ कोटी रुपये वाचल्याची बाब समितीला मान्य आहे. परंतु टोल लवकर सुरू केल्यामुळे लोकांना त्याचा भुर्दंड बसला असून यासंदर्भात विभागाचे काय म्हणणे आहे? अशी विचारणा समितीने केली असता लोकांना रस्तादेखील लवकर वापरण्यास मिळाला आहे, असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

रस्ता वाहतुकीसाठी लवकर खुला केला जाणार नव्हता. तथापि, रस्ता रहदारीसाठी लवकर खुला करण्यात आला, असे सचिवांनी सांगितले आहे. टेंडर ज्यावेळी फ्लोट केले, तेव्हा रस्ता ९८ टक्के पूर्ण झाल्यानंतर टोल आकारला जाणार होता. परंतु टोल अगोदर लावल्यामुळे जनतेचे नुकसान झाले असल्याची बाब समितीने नमूद केली असता विभागाने लोएस्ट टेंडर बोलवूनच हे केलेले आहे. एका निविदाकाराशी वाटाघाटी केली असे झालेले नाही. लोएस्ट निविदाकाराशीच वाटाघाटी करण्यात आलेली असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

लोएस्ट निविदाकाराशी वाटाघाटी केल्याचे विभागाचे म्हणणे योग्य आहे. परंतु लोएस्टसोबत वाटाघाटी करीत असताना असे झाले की, आपण एक फेज झाल्यावर तत्काळ टोल सुरु केला. ही संधी इतर निविदाकारांना देण्यात आली नाही. एक फेज पूर्ण झाल्यावर लगेच टोल सुरू करता येईल, असे इतर निविदाकारांना सांगितले असते तर व्हीजीएफ ३४ टक्क्यांऐवजी ३० टक्क्यांपर्यंत आला असता असे समितीने नमूद केले असता आजदेखील त्या रस्त्यावर टोल सुरू करण्यात आलेला नसल्याचे विभागीय सचिवांनी पुनश्च समितीस अवगत केले. तसेच काम सुरू केलेले आहे, परंतु काम पार्टमध्ये पूर्ण झाले असल्यामुळे त्या रस्त्यावर टोल सुरू केलेला नाही, असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

त्याला दिलेली कंडीशन आता काढता येत नाही त्याप्रमाणे विभागाने करार केलेला आहे. आता त्यांना फेजवाईज परवानगी दिली जाईल असे विभागास सांगितले असता आंध्रा बँकेने विभागाच्या अभियंत्यांना पैसे दिलेले आहेत. हा रस्ता पूर्ण करण्यासाठी किती निधीची आवश्यकता आहे आणि यामध्ये किती पैसे खर्च झालेले आहेत, याकरिता विभागाच्या इंजिनिअरला तिकडे पाठविले आहे. बँकेमार्फत पुढील आठवड्यामध्ये त्याचा जॉईट मेजरमेंट सर्व्हे होणार आहे त्यामध्ये कन्सेसनरचा एक व्यक्ती, बँकेची एक व्यक्ती व विभागाचीही एक व्यक्ती असणार आहे. ते थर्ड पार्टीकडूनच करून घेत असून आज तेथे टोल नाही, याचे कारण म्हणजे रस्त्याचा कोणताही फेज तयार झालेला नाही, असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

Ultimately, whenever one phase gets completed, he will start collecting toll असे समितीने विचारले असता I don’t think that he will do one or two or three phase पूर्ण रस्ता होईल, कारण काही ठिकाणी पॅचेस-पॅचेसमध्ये भूसंपादन झालेले आहे आणि काही ठिकाणी पॅचेस-पॅचेसमध्ये भूसंपादन झालेले नसल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

सचिव सांगत असलेली बाब योग्यच असेल तरीदेखील समिती घडलेल्या बाबीचे समर्थन करू शकत नसल्याचे मत समितीने व्यक्त केले असता विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की, टेंडर संदर्भात पुन्हा सांगू इच्छितो की, शासनामध्ये अशा प्रकारची चूक धरली जात नाही.

कंत्राटदाराने देखील टप्प्यानुसार जमीन अधिग्रहण केले, असे सचिव म्हणाले आहेत. एकाच वेळेला हस्तांतरण करू शकले नाही त्यामुळे विभागाने असा निर्णय घेतला आहे काय? अशी विचारणा समितीने केली असता तसे आहे. परंतु अजून काही जमीन अधिग्रहण होणे बाकी आहे. त्याकरिता काही निधी केंद्र सरकारचा होता आणि पूर्ण जमीन ताब्यात घेतल्याशिवाय निविदा काढायला नको होत्या. परंतु काढण्यात आल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले.

सचिव म्हणतात ही बाब खरी आहे. सरकारचे ४२ कोटी रुपये वाचले. परंतु केंद्र सरकारची अट होती की, व्हायाबिलिटी फंड गॅपिंग ४० टक्क्यांपेक्षा वर गेला तर चालायचे नाही ते ६ टक्के वाढले आहे, तेच ४२ कोटी रुपये आहेत. ४२ कोटी रुपये वाचले हे केवळ समितीला सांगण्यासाठी आहे. परंतु विभागाला ४२ कोटी रुपयांच्यावर टेंडर कबूल करायचे नव्हते. म्हणूनच विभागाने लोएस्ट बोलीदारांना टेबलवर निगोशिएशनसाठी बोलविले की, व्हायाबिलिटी फंड गॅपिंग कमी करावा लागेल, तरच हा टेंडर मंजूर होईल, अन्यथा नवीन टेंडर काढावा लागेल. तेव्हा निविदाकाराने दुसरी अट टाकली की, फेजवाईज तयार करून देणार असून विभागाने फेजवाईज कलेक्शन करण्याची परवानगी द्यावी व विभागाने ती मान्य केली. तिसरी बाब अशी आहे की, ज्या ठिकाणापर्यंत जमीन अधिग्रहण १०० टक्के पूर्ण होत नाही, तिथपर्यंत केंद्र सरकारच्या पैशाचा वापर करू शकत नाही तरीदेखील विभागाने या पैशाचा वापर केलेला आहे. ही अनियमितता आहे व यामुळेच अधिकारी व कंत्राटदारांची मानसिकता बिघडते. हे ४२ कोटी रुपये वाचले नाही, विभाग ते देऊ शकले नाही. ती रक्कम वाचली नसून यासंदर्भात करण्यात आलेला उल्लेख काढून टाकण्यात यावा, असे समितीचे मत आहे. विभागाला रिटेंडरिंग करावे लागले असते. त्याकरिताच निगोशिशनला बोलविले आणि फेजवाईज तयार करतो व तशी परवानगी द्यावी, अशी कंत्राटदाराने अट घातल्यावर विभागाने त्याला परवानगी दिली. फेजवाईज दुसऱ्याला मिळाले असते तर जो ३४ टक्के खाली आला त्याऐवजी ३० टक्क्यांमध्ये दुसरा कोणीतरी आला असता किंवा यापेक्षाही जास्त खाली आला असता. समिती यावर काम करते, त्यामुळे त्याला एवढी तरी गंभीरता पाहिजे की, हा निधी केंद्र सरकारचा असून पूर्ण भूसंपादन झाल्याशिवाय खर्च करू नये. अजूनही पूर्ण भूसंपादन झालेले नाही. भूसंपादनाचे काही भाग अजूनही बाकी आहेत. रस्ता तयार केला तरी तो ७५ ते ७८ टक्क्यांच्या वर जावू शकणार नाही. अजूनही २४, २५ टक्के भूसंपादन बाकी आहे. शासनाच्या नावावर ९० टक्के जमीन मिळालेली आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता ९० टक्के जमीन मिळालेली आहे. यासंदर्भात कोर्टामध्ये दोन दावे दाखल झालेले आहेत. परंतु ९० टक्के जमीन ताब्यात मिळालेली आहे, असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

२.१.९.१ : बारामती, फलटण, लोणंद-शिरवळ प्रकल्प.

उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात समितीने अशी विचारणा केली की, या प्रकल्पामध्ये २५ (२) चे देखील पूर्ण पालन झालेले नाही, असे महालेखाकारांचे म्हणणे आहे. मॉडल कन्सीशन ॲग्रीमेंटमध्ये कलम २५ (२) चे पूर्णपणे पालन झालेले नाही. विभागाला शक्ती प्रदान संस्थेने नंतर मान्यता दिली. परंतु २५ (२) चे पालन झालेले नाही, ही बाब योग्य आहे काय ? यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, ही बाब केंद्र सरकारच्या लक्षात आणून दिली होती त्यानंतर त्यांनी मान्य केलेले आहे.

भूसंपादनाच्या केसेस केव्हा दाखल केलेल्या आहेत अशी पृच्छा समितीने केली असता सन २०१२ मध्ये नवीन भूसंपादन कायदा आला. त्याचे इंम्प्लीमेंटेशन २०१४, २०१५ पासून झाले. भरपूर पैसे मिळणार असे लोकांना वाटत असल्यामुळे त्यांनी मोठ्या प्रमाणात तक्रार करणे सुरू केले. ॲक्ट प्रमाणे चार पट, पाच पट पैसे मिळणार असा त्यामध्ये उल्लेख करण्यात आला होता. त्यामुळे भूसंपादन करण्यास त्रास झाला व ते उशिराने झाले. ही जागा लवकरात लवकर मिळेल, जागा मिळाल्यावर काम लवकर सुरू करू, असे बऱ्याच कामासंबंधी वाटत होते. काही लोकांच्या जागेवर कामही झाले विभागाला असे वाटत होते की, जागा विभागाचीच आहे, याचे कारण म्हणजे तो कॅरेज-वे होता. परंतु ७/१२ मध्ये नाव असल्याचा आधार घेऊन त्यांनी दावे दाखल केलेले आहेत. लोणंद-शिरवळ हा रस्ता बघितला तर असे वाटेल की, ही जमीन त्या माणसाची होऊ शकत नाही. त्याची विभागाने देखील पहाणी केलेली आहे. तेथे रस्ता आहे व त्यावर वाहने चालतात, परंतु त्यांना वाटते की, आपल्याला चार, पाच पट पैसे मिळतील. त्यांनी तलाठ्याकडून ७/१२ वर काही रस्त्याचा एरिया लिहून घेतलेला आहे. सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या चालू असलेल्या रस्त्याची मालकी अन्य व्यक्तीची आहे, यावर कोणाचाच विश्वास बसणार नाही, अशी माहिती विभागीय सचिवांनी समितीस दिली.

विभागाने ‘ बी ’ मध्ये पहावे ती बाब एमएसईबीच्या २.८७ कोटी रुपयांबाबतची आहे. खांब बनविण्याचे काम अद्याप सुरू आहे, असे विभागाचे म्हणणे आहे, असे समितीने नमूद केले असता कार्यपद्धतीनुसार योग्य नाही, परंतु त्यामध्ये फार दिरंगाई नाही असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

परिच्छेद क्र. २.१.९.३ देखभालीच्या दायित्वाचा भंग :-

या परिच्छेदाच्या अनुषंगाने अधिक माहिती द्यावी असे समितीने विभागास सांगितले असता समितीला सांगितल्याप्रमाणे बँकेबरोबर चर्चा केलेली आहे. आता कन्सेशनरला त्यातून काढून नवीन कन्सेशनरला बँक आणू शकते काय यावरही चर्चा सुरू आहे. आज त्या रस्त्याची परिस्थिती खूप वाईट आहे रस्त्याची व कन्सेशनरची दोघांचीही परिस्थिती वाईट आहे, असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

बाकींच्या रस्त्यांबाबत विभाग असे सांगत आहे की, त्यांच्या जबाबदारीवर आम्ही खर्च करू परंतु, त्यांच्याकडून विभाग पैसे कसे वसूल करणार का? या समितीच्या प्रश्नाला नवीन वाटाघाटी करणार तेव्हा पिरियड वगैरे कमी करावा लागेल. बँकेला विनंती केलेली आहे की, हे करत नसतील तर, तुम्ही प्रोजेक्ट टेकओव्हर करावा. कारण यामध्ये बँकेचेही खूप पैसे अडकलेले आहेत. त्यामुळे बँकेला विनंती केलेली आहे की, बँकेच्या ॲग्रिमेंटनुसार नवीन माणसाला आणू शकता किंवा प्रोजेक्ट टेक ओव्हर करू शकता. त्यांनी जर प्रोजेक्ट टेकओव्हर केला व जॉईंट मेझरमेंट सर्व्हे प्रमाणे त्यामध्ये किती पैसे गेले आहेत ते विभाग काढू शकले तर त्या प्रमाणे कन्सेशन पिरियड रिवर्क करता येईल अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली तसेच मोटरेबल करण्यासाठी जे काही लागणार आहे तेच खर्च करीत आहोत मोठ्या प्रमाणावर खर्च करीत नाही. विभागाने यात ३ कोटी रुपयांचा खर्च केलेला आहे. परंतु, हा ३ कोटी रुपयांचा खर्च केल्याशिवाय रस्त्यावर गाडी चालू शकत नाही, अशी परिस्थिती असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

याबाबतीतील निर्णय आपण कधीपर्यंत करणार ते सांगावे अशी समितीने पृच्छा केली असता, हे तर सुरूच आहे यामध्ये सर्व अडकलेले आहेत. विभागाचे कन्सेशनर बरोबर ॲग्रिमेंट आहे. कन्सेशनरला काढण्याबाबत विभागाकडे त्या ॲग्रिमेंटशिवाय दुसरा काही पर्याय नाही कन्सेशनरचे म्हणणे आहे की, तुम्ही गाड्या बंद केल्यामुळे टोलमध्ये वगैरे खूप नुकसान झाले आहे त्यामुळे आम्हाला आता हे करता येत नाही. बँक म्हणते की, आमचे पैसे अडकलेले असल्याने यातून काही तरी मार्ग काढा. विभागाने बँकेला सांगितलेले आहे की, त्यांचे ॲग्रिमेंट विभागाच्या ॲग्रिमेंटपेक्षा स्ट्राँगर आहे. कन्सेशनर सोबत त्यांचे जे ॲग्रिमेंट आहे, त्याप्रमाणे ते प्रोजेक्ट टेकओव्हर करू शकतात. त्यांना हीच विनंती करून सांगत आहे की, कन्सेशरची पुढे पैसे लावण्याची क्षमता नाही. बँकेचे पैसे ऑलरेडी अडकलेले आहेत जोपर्यंत रस्ता पूर्ण होत नाही, तोपर्यंत त्यावर टोल कलेक्शन करणे शक्य नाही. त्यामुळे विभागाने बँकेला अशी विनंती केलेली आहे की, प्रोजेक्ट टेकओव्हर करा मग विभाग त्याप्रमाणे पुढे कन्सेशन पिरीयड रिवर्क करेल असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

बँकेने विभागाची विनंती मान्य केली आहे काय? या समितीच्या प्रश्नाला बँकेने १ वर्षापूर्वी असे पत्र दिले होते की, ८९ कोटी रुपये मिळाले तर प्रोजेक्ट पूर्ण करू शकतो. आता परत त्या कन्सेशनरसोबत चर्चा झाली त्यावेळेस तो म्हणाला की, या रकमेत तो प्रोजेक्ट पूर्ण होऊ शकणार नाही. त्यावर बँकेने असे म्हटले की, किती पैसे दिल्यावर प्रोजेक्ट पूर्ण होऊ शकेल हे सर्व काढल्यानंतरच बँक त्यावर निर्णय घेईल, अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

काम पूर्ण झाले पाहिजे, त्याकरिता उचित पावले उचलली पाहिजेत, अशी समितीची इच्छा असल्याचे सांगितले असता विभागही त्याच प्रयत्नात असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला. तसेच खूप खर्च झालेला आहे, कारण तो फोर लेन रस्ता आहे. त्यातील जवळपास ७० टक्के काम पूर्ण झालेले आहे. फक्त एवढेच आहे की, त्याचे काम कंटिन्युअस नाही म्हणजे एकाही सेक्शनवर टोल लावण्यासारखे काम झालेले नाही. परंतु काम खूप झाले आहे व रस्ताही जेथे केला आहे तेथे वाईट नाही, तो कॉंक्रिटचा आहे अशी माहितीही विभागीय सचिवांनी समितीस दिली.

परिच्छेद क्र. २.१.१०.२ : " प्रकल्पासाठी निधीचा पुरवठा " :-

जाम-वरोरा प्रकल्पाबाबत समितीस सांगावे असे समितीने सांगितले तसेच करारनाम्यातील कलम २५.२ चा भंग झालेला आहे हे विभागाने मान्य केलेले आहे. याकरिता कोण जबाबदार आहे, भंग का झाला याचे स्पष्टीकरण द्यावे. ज्यांनी भंग केलेला आहे, त्यांच्यावर आपण कोणती कारवाई प्रस्तावित केलेली आहे, करणार आहात व ती किती दिवसांत पूर्ण करणार आहात ? त्याच बरोबर हा भंग झाल्यामुळे शासनाचे, विभागाचे काय काय नुकसान झाले ? अशी पृच्छा समितीने केली असता यामध्ये नुकसान झालेले नाही तर केंद्र शासनाची जी एम्पॉवर इन्स्टिट्यूट आहे त्यांनीच हा वरचा व्हीजीएफ मान्य केलेला आहे नॉर्मली व्हीजीएफ इक्वीटीच्या टू टाईम असू नये अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

करारनाम्यातील कलम २५.२ चा भंग केलेला असतानाही केंद्र शासनाने मान्यता कशी दिली ? यासंदर्भातील उत्तर देताना विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की, याकरिता काय केले की, जो ४० टक्के व्हीजीएफ आहे तोच फक्त ड्युरिंग कन्स्ट्रक्शन दिलेला आहे. वरचा १९ कोटी रुपयांचा व्हीजीएफ काम झाल्यानंतर सन २०१२ ते सन २०१५ या कालावधीमध्ये दिलेला आहे.

केंद्र शासनाचे ४० टक्क्यांचे बंधन असताना विभागाने १९ कोटी रुपये का दिले ? व्हायाबिलिटी गॅप फंडिंग ४० च्या वर असेल तर द्या असे होते का ? अशी विचारणा समितीने केली असता टोटल व्हीजीएफ केंद्राने मंजूर केला होता असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

यामध्ये स्पेशल केस असे काय होते, केंद्राने कशासाठी मंजूर केला, यासाठी विभागाकडून काही शिफारस गेली असेल ना ? मंजुरीसाठी विभागाची शिफारस जाते त्यानंतर केंद्र शासन त्यावर विचार करते. विभागाच्या शिफारशीमध्ये अशी काय कारणे होती ? विभागाने सन २०१२ नंतर मान्यता का दिली, त्या अगोदरच दिली पाहिजे होती अशी पृच्छा समितीने केली असता व्हीजीएफ ४० टक्केच आहे परंतु, दुसरी अट अशी आहे की, इक्विटीच्या दुप्पटीपेक्षा जास्त होता कामा नये त्या अटीचे उल्लंघन झालेले आहे अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

राज्य शासनाची गुंतवणूक त्याच्या इक्विटीपेक्षा दुप्पट झाले असेल असे समितीने नमूद केले असता केंद्र व राज्य शासनाचे मिळून त्याच्या इक्विटीपेक्षा जास्त आहे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

त्याला मान्यता कशी मिळणार ? या समितीच्या प्रश्नाला उत्तर देताना विभागीय सचिवांनी सांगितले की, कंपनी नाही मॉडेल कन्सेशन ऑफ ॲग्रिमेंटमध्ये असे होते की, व्हीजीएफ ४० टक्क्यांपेक्षा जास्त असेल तर इपीसी तत्त्वावर रस्ता करावा. दुसरी अट अशी होती की, सुरुवातीला असे होते की, त्याची इक्विटीपेक्षा जास्त होऊ नये नंतर केंद्र शासनाने वेगळे परिपत्रक काढून असे म्हटले की, इक्विटीपेक्षा दुप्पट असेल तर देऊ शकतो. हा इक्विटीच्या दुप्पटीपेक्षा थोडा जास्त आहे अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

१९ कोटी रुपये जास्त आहेत १९ कोटी रुपयांमुळेच त्यांनी पूर्ण काम झाल्यानंतर सन २०१२ नंतर पेमेंट केले म्हणजे ते केंद्र सरकारकडून लपविण्याचा प्रयत्न झाला ना ? केंद्र शासनाच्या नजरेस न आणता त्यांचा शेअर घेऊन, विभागाने आपला हिस्सा प्रकल्प पूर्ण झाल्यावर १९ कोटी रुपये दिले असे समितीला दिसून येत आहे व हे सत्य आहे. अशाप्रकारे पैसे देण्याचे नियम, तरतूद नसताना असे कोण अधिकारी होते की, ज्यांनी हा प्रस्ताव सादर केला, मान्यता दिली व पैसे दिले ? जे झाले ते योग्य आहे असे विभागाला वाटते काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता हे सर्वांच्या मान्यतेसह झालेले असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

सर्वांच्या मान्यतेची जी टिप्पणी आहे, त्यात कोणत्या अधिकाऱ्यांनी त्यावर काय म्हटलेले आहे ती टिप्पणी समितीकडे द्यावी. मग कोणावर जबाबदारी निश्चित करायची ते समितीला ठरविता येईल. कनिष्ठ अधिकाऱ्यापासून वरच्या अधिकाऱ्यापर्यंत कोणी कोणी त्यावर काय म्हटले व कोणी समर्थन केले हे सांगावे असे समितीने विभागास सांगितले असता याबाबत सांगावयाचे झाले तर केंद्र शासनाच्या एम्पॉवर कमिटीनेही त्याला मान्यता दिलेली असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी समितीस दिली. दिनांक ६.३.२०१५ रोजी मान्यता दिली असून केंद्र शासनाची मंजुरी पैसे देण्याच्या आधीच येते केंद्र शासनाची या प्रोजेक्टला आधीच मंजुरी मिळाली असल्याची माहिती विभागीय प्रतिनिधींनी दिली. तसेच केंद्र शासनाचे मॉडेल कन्सेशन ॲग्रिमेंट आहे प्रत्येक रस्त्यासाठी व प्रत्येक एअरपोर्टसाठी जेथे जेथे त्यांनी हे मॉडेल कन्सेशन ॲग्रिमेंट तयार केलेले आहे, तेथे तेथे कोठेही मॉडेल प्रमाणे ॲग्रिमेंट झालेले नाही असेही समितीस अवगत केले.

समितीचे एवढेच म्हणणे आहे की, विभागाची शिफारस गेल्यानंतर त्यांनी त्या बदलाला मंजुरी दिलेली आहे. त्यामुळे अशी कोणती विशिष्ट परिस्थिती होती की, ज्यामुळे विभागाला ही शिफारस करावी लागली आणि ज्यामुळे १९ कोटी रुपये जास्त द्यावे लागले. करारनाम्यातील कलम २५.२ चा भंग करण्यासारखी अशी कोणती विशिष्ट परिस्थिती निर्माण झाली होती तसेच तरतूद नसतानाही हे का केले गेले ? याबाबत समितीने विचारणा केली असता जाम-वरोरा मध्ये वाहनांची रहदारी कमी असेल आणि तो रस्ता लवकर तयार झाला पाहिजे अशी इच्छा असेल मगव्हीजीएफ जास्त लागतो, इक्विटीपेक्षा जास्त पैसे द्यावे लागतात. या संदर्भात एवढेच सांगावयाचे आहे की, कोणता रस्ता हा राज्य मार्ग व्हावा, कोणता रस्ता एमडीआर व्हावा हे सर्व काही प्रशासकीय निर्णय नसतात व ते अधिकृत बांधकाम होते असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

१९ कोटी रुपये देण्याबाबत विभागाने जी शिफारस केली, त्याबाबतची टिप्पणी नोटिंग समिती समोर सादर करावी. सदर माहिती समिती कक्षात उपलब्ध आहे. माहिती पुस्तिका ३ मधील प्रपत्र ६ मध्ये समाविष्ट आहे. तसेच जाम वरोऱ्याच्या केसमध्ये रस्त्याच्या दुभाजकावरील जाहिरात फलक हटविण्याबाबत विभागाने असे नमूद केले आहे की, ते आता हटविण्यात आले आहेत, त्यामुळे कोणतेही उल्लंघन झालेले नाही. परंतु, उल्लंघन झालेले असेल तर ते मान्य करावेच लागेल ना ? उल्लंघन झाले होते परंतु, विभागाने आता जाहिरात फलक हटविलेले आहेत, ही वस्तुस्थिती आहे. विभागाच्या उत्तरामध्ये उल्लंघन झालेच नाही असे नमूद केलेले आहे. महालेखाकारांनी विभागाच्या ते नजरेस आणून दिल्यानंतर ते हटविले आहेत असे समितीने नमूद केले असता ते विभागाच्या नजरेस आले म्हणून ते महालेखाकारांच्या नजरेस आले कारण विभागाने ते काढावेत असे फाईलमध्ये नमूद केले होते. विभागाकडून काही दिरंगाई झाली नव्हती आणि ते काढण्याचे ऑलरेडी आदेशही दिलेले होते असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला. यावर माहे जून, २०१४ झालेल्या जॉईंट व्हिजीटमध्ये हे आढळून आले असल्याचा खुलासा महालेखाकारांनी केला.

समितीने परिच्छेद क्र.२.१.१०.४ " पथकराची वसुली " बाबत विभागाचे अभिप्राय नसल्याबाबत अशी विचारणा केली की, २.१.१०.४ हा परिच्छेद वेटिंग करून आलेला आहे. परंतु, त्यावर अभिप्राय आला नाही असे लिहिलेले आहे. हा महत्त्वाचा विषय आहे. समितीकडे असलेल्या लेखापरीक्षकांच्या प्रतीवरुन यामध्ये विषय असा दिसतो की, सन २००३ व सन २००९ अशा टोलच्या दोन पॉलिसी आहेत. सन २००९ मध्ये नवीन पॉलिसी आल्यानंतर त्याच्या एक वर्षाने सन २०१० मध्ये टेंडर झाले. परंतु, त्या टेंडरला ॲप्लिकेशन ऑफ टोल रेट हे सन २००३ चे केले. त्यामुळे प्रती वाहन जास्तीचे दर लावले. समितीकडे असलेल्या चार्ट प्रमाणे टाईप २ ए साठी १५ रुपये जास्त, टाईप २ बी साठी १० रुपये जास्त, टाईप ३ साठी २० रुपये, तर टाईप ४ साठी ४० रुपये असे नमूद केले आहे. समितीकडे असलेल्या लेखापरीक्षकांच्या प्रतीमध्ये हे नमूद केलेले आहे हा मुद्दा महत्त्वाचा आहे यामुळे लोकांचे जास्त पैसे जात आहेत. विभागाने सन २००९ ची पॉलिसी ॲडॉप्ट केली असती तर, कदाचित लोकांच्या पैशांची बचत झाली असती असे समितीने नमूद केले असता सीआयसीच्या बैठकीमध्ये माहे सप्टेंबर, २००८ मध्येच हे मंजूर झाले होते असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

लेखापरीक्षकांच्या म्हणण्याप्रमाणे सन २०१० मध्ये टेंडर झाले, याबाबत सांगावे. तसेच सन २०१० मध्ये निविदा काढल्या असतील तर सन २००९ चे चेंज केले पाहिजे होते. ते कम्पलसरी व फार महत्त्वाचे असून लोकहिताचेही आहे. महालेखाकारांनी याबाबत आक्षेप काढला आहे. सन २०१० मध्ये टेंडर झाले सन २००९ मध्ये नवीन पॉलिसी आली व पथकराचे दर कमी झाले. मग विभागाने नवीन दर कशाला लावले ? अशी पृच्छा समितीने केली असता दर कमी केले तर त्याचा पिरियड वाढवून द्यावा लागेल कारण टेंडर दरासहित काढतो आणि टेंडर काढूनच त्याला मिळालेले आहे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

धोरण, नियम किंवा परिपत्रकानुसार सिस्टिम सुरु असते. विभागाने २००९ मध्ये नवीन पॉलिसी आणली. २०१० मध्ये २००९ च्या पॉलिसीकरिता निविदा कशी काढू शकतात ? या संदर्भात त्यांना नफा किंवा नुकसान झाले हा विषय वेगळा आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता पूर्वीची पॉलिसी ७५ कोटी रुपयांपेक्षा जास्त होती. त्यानंतर ती ३०० कोटी रुपयांच्या वर झाली. विभागाचे बजेट ४०० कोटी रुपयांपेक्षा जास्त आहे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

ऑगस्ट, २०१० मध्ये निविदा मंजूर केली सदर निविदा कधी काढली होती ? तसेच मंत्रिमंडळाच्या पायाभूत समितीने त्याला दिनांक ३० जुलै, २००९ रोजी मान्यता दिली असली तरी निविदा कंडिशनला पायाभूत सुविधा समितीने दिलेल्या मान्यतेनुसार त्याची नोंद करणार की निविदा काढण्यापूर्वीच्या काळात नवीन जे काही असेल ते लावणार आहे ? अशी विचारणा केली असता पायाभूत समितीने जी मान्यता दिली आहे त्यानुसार कार्यवाही होते असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

पायाभूत समितीने प्रस्तावाला मान्यता दिली आहे, फायनान्शिएल कंडिशनला मान्यता दिलेली नाही यामुळे त्याची फायनान्शिएल कंडिशन सबसीड होत नाही पायाभूत समितीकडे फायनान्शिएल कंडीशनचा भाग येत नाही असे समितीने नमूद केले असता सर्व निविदा पायाभूत समितीकडे घेऊन जातो असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

सन २००९ मध्ये नियम बदलले त्या नियमानुसार विभागाने नवीन असेसमेंट करून निविदा काढावयास पाहिजे होती. जेणेकरून लोकांना कमी टोल भरावा लागला असता असे समितीने विभागास सांगितले. या अनुषंगाने महालेखाकार यांनी असे समितीच्या निदर्शनास आणले की, सन २००९ ची पॉलिसी आल्यानंतर २०१० मध्ये निविदा काढण्यात आली. विभागाचे असे म्हणणे आहे की, मंत्रिमंडळाच्या पायाभूत समितीने ज्यावेळी मान्यता दिली त्यावेळी ही कार्यवाही केली. परंतु पनवेलच्या प्रोजेक्टचा विचार केल्यास मंत्रिमंडळाच्या पायाभूत समितीने त्या प्रोजेक्टकरिता ८४५ कोटी रुपयांना मान्यता दिली त्यानंतर त्या प्रोजेक्टची किंमत जवळपास ११४८ कोटी रुपयापर्यंत वाढली.

११०० कोटी रुपयांचा वाढीव किमतीचा प्रकल्प मान्य करण्यात आला तेथे सीआयसीची मान्यता घेतली नाही. परंतु येथे सीआयसीची मान्यता घेतली असल्याचे समितीने नमूद केले असता तेथे सीआयसीची मान्यता घेणे अत्यावश्यक आहे तेथे ती मान्यता घेतलीच पाहिजे. तशी मान्यता घेतली नसल्यास ते उचित नाही असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

या केसमध्ये असा विषय आहे की, ज्या दिवशी निविदा फ्लोट करण्यात आली त्या दिवशी ॲप्लीकेबल असलेले पथकरांचे दर विचारात न घेता जुने दर विचारात घेतले. कारण सीआयसीने जुन्या दराला मान्यता दिली होती परंतु विभागाने ही बाब सीआयसीच्या निदर्शनास आणून द्यावयास पाहिजे होती असे मत समितीने व्यक्त केले असता सन २००९ च्या पॉलिसीमध्ये असाच उल्लेख आहे की, ३०० कोटी रुपयांपेक्षा जास्त किंमतीचा प्रोजेक्ट असल्यास आपण प्रोजेक्ट स्पेसिफिक टोल रेट लावू शकतो त्यानुसार त्यांनी प्रोजेक्ट स्पेसिफिक टोल रेट लावलेला असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला तसेच प्रोजेक्ट स्पेसिफिक टोल रेट असल्यास जे काही टोल रेटवर निविदा काढतो तेच टोल रेट लागू असणार आहे अशी माहितीही दिली.

सन २००८ मध्ये सर्व इस्टीमेट करून प्रोजेक्ट तयार केला व त्याला मान्यता घेतली. सन २०१० मध्ये निविदा काढली यामुळे २ वर्षे पुढे गेलो आहोत. सर्व गोष्टींमध्ये फरक पडत असतो परंतु कॉन्ट्रॅक्टर किंवा डिपार्टमेंट त्यांच्या सोयीमुळे जुने दर ठेवते. २ वर्षे पुढे गेल्यामुळे ५ ते २० टक्के वाहनांची संख्या वाढते ती कमी करणे अत्यावश्यक होते. परंतु विभागाने तसे काहीच केले नाही. समितीचे असे म्हणणे आहे की, एखादे धोरण केल्यानंतर त्यानुसार कार्यवाही करावी या समितीने व्यक्त केलेल्या मतानुषंगाने विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की, याबाबत धोरणानुसार कार्यवाही सुरु आहे. परंतु वाहनांची संख्या वाढत असल्याबाबत समितीने उपस्थित केलेला विषय वेगळा आहे. त्याच्याशी सहमत असून वाहनांची संख्या वाढल्यानंतर त्यांची मोजणी करून टोल आकारणी करावी. केंद्र व राज्य शासनामध्ये असा प्रयत्न केला जातो की, रस्ता तयार झाल्यानंतर त्यावर किती वाहतूक होणार आहे, त्याची मोजणी करून त्यानंतर टोल बीडस् केला जातो. पूर्वी एक्सप्रिमेंट म्हणून अशी कार्यवाही केली जात होती की, शासनाकडे निधी नाही परंतु रस्ता लवकर तयार झाला पाहिजे. कन्सेशनर काहीतरी बीडस् करतो त्यानुसार त्यांना टोल रेट मान्य केले जात होते. आता २००९ च्या पॉलिसीमध्ये असा उल्लेख आहे की, ३०० कोटी रुपयांपेक्षा जास्त किमतीचा प्रोजेक्ट असल्यास आपण प्रोजेक्ट स्पेसिफिक रेट लावू शकतो. तो रेट जास्त किंवा कमी असू शकतो. परंतु त्यात टोल कधी बसवावयाचा याबाबत उल्लेख नाही. यासंबंधी अनेक लोक रस्त्यावर आले आहेत आपण रस्ता तयार करतो परंतु वाहतूक खूप वाढत आहे. त्यात विभागाला सुरुवातीला ३ वर्षे तोटा झाला होता. परंतु सध्याची आकडेवारी पाहिल्यास त्यात प्रचंड फायदा होत असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

आता सचिवांनी एक्सप्रिमेंट म्हणून काही गोष्टी केल्यासंबंधी उल्लेख केला. आज बीओटीचे सुस्पष्ट धोरण आहे का ? अशी विचारणा समितीने केली असता सध्याचे बीओटीचे असे धोरण आहे की, ईपीसीवर करावे. तसेच रस्ता झाल्यानंतर टोलची बिडिंग वेगळी करावी. केंद्र शासनाकडून अशीच कार्यवाही केली जाते. केंद्र शासनाने कन्सेशन ॲग्रीमेंट करून टोलनुसार निविदा काढली होती. त्यांच्या निविदेमध्ये अनेक चुका असल्याचे आढळून आल्यामुळे केंद्र शासनाने सुद्धा असाच निर्णय घेतला आहे की, रस्ते ईपीसीच्या धर्तीवर करून त्यानंतर टोलची बिडिंग करायची त्यानुसार ३ किंवा ५ वर्षांचा टोल द्यावयाचा असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

परिच्छेद क्र.२.१.११.१ निविदा प्रक्रिया :-

BOT तत्वावर वाडा-भिवंडी रस्ता आणि मनोर-वाडा चे चौपदरीकरण या परिच्छेदासंदर्भात समितीने अशी विचारणा केली की, यातील ‘ब’ मध्ये ५१ टक्क्यांच्या कंडिशनबाबत आपण असे स्पष्टीकरण दिले आहे की, शासनाची मालमत्ता तयार करण्याच्या हेतूने शासनाने मंजुरी दिली आहे. परंतु, राज्यात कोणताही रस्ता केला तर शासनाची मालमत्ता तयार होणार आहे. शासनाच्या मालमत्तेसाठी काहीही करा नियम वगैरे कशासाठी असतात ? शासनाची मालमत्ता उभी राहण्याच्या हेतूने हे केलेले आहे असे यांनी नमूद केलेले आहे, या विषयाबाबतचे स्पष्टीकरण द्यावे. यासंदर्भात स्पष्टीकरण देताना विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की, यामध्ये शासनाला कोठेही नुकसान होत नाही, रस्ता तयारही होतो व रस्ता शेवटी शासनाचा आहे.

या अनुषंगाने समितीने विचारणा केली की, विभागाच्या उत्तरात असे नमूद केले आहे की, शासनाच्या मालमत्ता तयार करण्याच्या हेतूने याला मान्यता दिलेली आहे. मग भविष्यात शासनाच्या मालमत्ता तयार करण्यासाठी काय काय करणार हे सांगावे असे समितीने सूचित केले असता ही अट का शिथिल केली त्याचे हे उत्तर असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

असे उत्तर कसे काय असू शकते ? रस्ता पूर्ण झाल्यावर शासनाची मालमत्ता तयार होणारच ना ? मग विभागाला या उत्तरात काही दुरुस्ती करावयाची असल्यास करावी असे समितीने सांगितले तसेच हा प्रकल्प पूर्ण झालेला आहे परंतु, योग्य उत्तर दिलेले नाही. या संदर्भात नुकसान ‘होत नसल्यामुळे’ असे उत्तर दिले पाहिजे होते असेही समितीने नमूद केले व इक्विटी ५१ टक्क्यांपेक्षा बिलो होता कामा नये एवढीच अपेक्षा होती बाकी यात शासनाचे काही वित्तीय नुकसान नाही अशी विचारणा समितीने केली असता या उत्तराचे मराठीमध्ये भाषांतर करताना थोडी चूक झाली आहे असे वाटते. विभागाने दिलेल्या उत्तरात असे नमूद केले आहे की, “With the intention of completing the Project and creating design asset for the public.” याचा अर्थ असा नव्हता की, शासनाची मालमत्ता तयार करण्यासाठी हे करण्यात आलेले आहे, तर असा होता की, जनतेला लवकरात लवकर एक ॲसेट मिळावे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला तसेच यात योग्य तो बदल करण्यात येईल असे समितीस आश्वासित केले. या अनुषंगाने मराठी अनुदानातील प्रत समितीस सादर केली. माहिती समिती कक्षात उपलब्ध आहे. **(माहिती पुस्तिका क्र. ३ मधील प्रपत्र ७ मध्ये)**

या रोडमुळे घोडबंदर-ठाणे, ठाणे-भिवंडी या रोडवरील ट्रॅफिक कमी झाले असून या परिच्छेदातील ‘ क ’ मध्ये नमूद केल्याप्रमाणे मूळ प्रकल्पात नसलेले बायपासचे इनकार्पोरेशन विभागाने केले, याबाबत सांगितले आहे की, जुन्या सीएसआर मध्येच विभागाने केले आहे. या प्रकल्पाची कॉस्ट वाढल्यानंतर कालावधीही वाढला आहे काय ? या समितीच्या प्रश्नाला ५ वर्षे ८ महिने इतका कालावधी वाढलेला असल्याचे नमूद केले.

बायपासकरिता ५२.७० कोटी रुपये मूळ प्रोजेक्टमध्ये नसताना ही रक्कम जोडून दिली. यामुळे ५ वर्षांनी सवलतीची वेळ विभागाने वाढविली असे नियमानुसार करता येते का ? तसेच या संदर्भात बायपास रस्त्याची निविदा काढली नाही. ही बाब नियमानुसार आहे किंवा नाही ? याबाबत समितीने विचारणा केली असता बायपास रस्त्याकरिता निविदा काढली असती तर त्यात ॲडिशनल टोल लावण्याची गरज पडली असती किंवा पूर्ण रक्कम शासनाला द्यावी लागली असती असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

सन २००८-०९ मध्ये मनोर-वाडा रस्त्याचे काम सुरु करण्यात आले. सन २०११-१२ साली इतर बाकीचे बायपास रोड त्यात समाविष्ट करण्यात आले. त्याकरिता ५२.७० कोटी रुपये देण्यात आले. त्याकरिता २००८-०९ मधील सीएसआर वापरण्यात आला होता. यामुळे शासनाच्या निधीत बचत झाली आहे. नवीन सीएसआरचा वापर केला असता तर शासनाचा अतिरिक्त निधी खर्च झाला असता. हा मुद्दा महालेखाकार यांनी का काढला आहे ? समितीचे असे मत आहे की, यात शासनाचा वित्तीय लॉस झालेला नाही. यात निविदा काढली असती तर त्यात वळण रस्ते जोड करून घेतले असते. तेथे विभागाला पथकरांचे नाके ठेवावे लागले असते. यात शासनाचा वित्तीय लॉस होत नसल्यास तसेच सन २००८-०९ च्या सीएसआरनुसार सन २०११-१२ मध्ये ५२ कोटी रुपयांचे काम होत असल्यास शासनाने ही बाब समितीच्या समोर आणावी की, सन २०११-१२ च्या सीएसआरनुसार काम केले असते तर किती खर्च झाला असता ? अशी समितीने विचारणा केली असता दरवर्षी डीएसआरमध्ये ५ ते ७ टक्के वाढ होत असते. यामुळे साधारणतः ३० टक्के किमतीमध्ये वाढ झाली असती अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

यात शासनाची बचत झाली आहे तसे वाटते का ? अशी विचारणा विभागास केली असता सन २००८-०९ च्या सीएसआरनुसार दर निश्चित केला होता त्यानुसार त्यांनी काम करायचे होते. विभागाने सन २०११-१२ च्या सीएसआरनुसार काम करायचे ठरविले असते तर प्रशासकीय मान्यता घेणे इत्यादीकरिता एक वर्षाचा वेळ लागला असता असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

सीएसआरनुसार निविदा काढल्यानंतर त्या ३० ते ३५ टक्के बिलो येतात. त्यांनी ५ वर्षे टोलचा कालावधी वाढवून दिला आहे. यात लोकांचे जास्त पैसे खर्च होणार आहेत यामुळे जनतेचे नुकसान होणार आहे यामुळे पूर्ण रस्त्याकरिता ५ वर्षे जास्त पैसे जातील असे मत समितीने व्यक्त केले असता समितीने उपस्थित केलेला मुद्दा खरा आहे की, इतक्या मोठ्या प्रमाणात व्हेरिएशन देणे उचित नाही. परंतु ज्यावेळी आपण कन्सेशनल ॲग्रीमेंट करतो त्यावेळी बायपास रस्त्यांकरिता अगोदर नियोजन न केल्यास आपल्याकडे दुसरा पर्याय नसतो अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

फक्त बायपास नव्हेतर सर्व रस्त्यावर टोल वाढविला आहे. यामुळे तेथील जनतेला पुढील ५ वर्षांपर्यंत ॲडिशनल टोल द्यावा लागणार आहे विभागाच्या नियोजनात चूक झाली असल्याचे मत समितीने व्यक्त केले असता बायपास रस्त्याच्या ॲडिशनल कॉस्ट रिकव्हरीकरिता हा वेळ आपल्याला द्यावाच लागणार आहे. कन्सेशन ॲग्रीमेंटमध्ये अशी अडचण आहे की, आपल्याला मधला रस्ता नंतर करायचा असल्यास दुसरा कोणताही पर्याय नसतो असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

यात अंकगणिताची काय चूक झाली आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता यात अशी चूक झाली आहे की, डिव्हाईडरची कॉस्ट १५ लाख रुपयांऐवजी दीड कोटी रुपये प्रति किलोमीटर अशी धरण्यात आली होती. यामुळे प्रकल्पाच्या किमतीत वाढ झाली नाही. ही कॉस्ट तुलना करण्यासाठी गृहीत धरण्यात आली होती. याकरिता एकूण ७ बोलीदार आले होते त्यापैकी ६ पात्र आणि एक बोलीदार अपात्र झाला होता अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

अंतिम बोलीदारांमध्ये लोअेस्ट आणि सेकेंड लोअेस्टमध्ये किती रकमेचा फरक होता ? या समितीच्या प्रश्नाला लोअेस्ट बोलीदाराची रक्कम ३३९ कोटी रुपये आणि सेंकड लोअेस्ट बोलीदाराची रक्कम ३५१ कोटी रुपये होती त्यात १२ कोटी रुपयांचा फरक होता अशी माहिती विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केली.

यात शंका येत आहे दुभाजकाची अंकगणिती चूक निविदामधील होती का ? अंकगणिताची चूक ज्या कंत्राटदाराच्या निदर्शनास आणून दिली असेल त्याने त्यानुसार निविदा रक्कम भरली. परंतु ज्यांच्या निदर्शनास ही चूक निदर्शनास आणून दिली नसेल त्यांनी वेगळ्या रकमेने निविदा रक्कम भरली यामुळे शंका येण्यास जागा आहे असे समितीने नमूद केले असता निविदेच्या रकमेत काही चूक नाही ती रक्कम तशीच आहे. निविदेची ऑफर कन्सेशन पिरिएडवर आहे कॉस्टवर नाही. तसेच ही सर्व प्रक्रिया निविदेनंतरची आहे यामुळे सवलतीच्या कालावधीत फरक पडला नाही असेही विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

चाचण्यांच्या अहवालासंबंधी सुप्रिम मनोर वाडा भिवंडी इन्फ्रास्ट्रक्चरला नोटीस पाठविण्यात आली यामुळे शासनाचा महसूल बुडाला आहे. या संदर्भात २४ जून २०१६ रोजी कार्यकारी अभियंत्यांनी पत्र दिले आहे. सदर ६६,७०,३०० रुपयांची रक्कम वसूल झाली आहे का? सदर पत्रात असा उल्लेख करण्यात आला आहे की, एकूण चाचण्यांच्या ३० टक्के चाचण्या शासकीय प्रयोगशाळेत घ्यावयाच्या होत्या. विभागाच्या उपलब्ध असलेल्या दस्ताऐवजावरुन सदर चाचण्या ३० टक्क्यांपेक्षा कमी घेतल्यामुळे महालेखापालांनी शासनाचा महसूल बुडाला असल्याचा मुद्दा उपस्थित केला आहे. त्या संदर्भात शासनाचे ६६,७०,३०० रुपयांचे नुकसान झाले आहे. ती रक्कम ८ दिवसांत जमा करण्यात यावी असा पत्रात उल्लेख केला आहे. यासंदर्भात माहिती देताना विभागीय सचिवांनी सांगितले की, कार, जीप आणि बसेसचा टोल बंद केल्यामुळे त्यांना देय असलेल्या रकमेतून ही रक्कम कापावी लागणार आहे. सदर रक्कम दुसऱ्या पद्धतीने त्यांच्याकडून घेण्याबाबत विभागाला अधिकार नाही. त्यांना काही रक्कम देणी आहे त्या रकमेतून ही रक्कम कापून त्याच्याकडून वसूल करू शकतो असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला. तसेच विभागाने त्यांच्याकडून लेखी घेतले आहे की, शासनाकडून त्यांना देय असलेल्या रकमेतून सदर रक्कम कापून घ्यावी असेही समितीस अवगत केले.

तपासणीत असे आढळून आले आहे की, बांधकाम कालावधीत २०१०-१३ रु.३३९.७६ कोटी रुपये प्रकल्प किंमतीसाठी मूळ रोख रक्कम प्राप्ती विवरणात रु.७.७६ कोटी रुपये वार्षिक देखभाल खर्च गृहीत धरण्यात आला होता. परंतु ५२.७० कोटी रुपये खर्चाच्या नवीन बायपास रस्त्याच्या कामाचा समावेश झाल्यानंतर (जुलै, २०१३) २०१३-१४ नंतर नवीन बायपास रस्त्याची देखभाल करण्याची गरज निर्माण होईल हे लक्षात न घेता सुधारित रोख रक्कम प्राप्ती विवरणात त्याच कालावधीसाठी २०१०-१३ नवीन बायपास रस्त्याच्या वार्षिक देखभाल खर्चासह एकूण १२.९३ कोटी रुपये वार्षिक देखभाल खर्च दर्शविण्यात आला होता. अशाप्रकारे कंत्राटदाराला ५.१७ कोटी रुपयांचा अवाजवी लाभ प्राप्त झाला याबाबत विभागाचे काय म्हणणे आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता सदर मुद्दा विभागाला मान्य आहे. त्यानुसार विभाग कन्सेशन पीरिएड कमी करीत असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

कन्सेशन पीरिएड कधी कमी करणार आहात ? विभागाने लेखी स्पष्टीकरणात असा अभिप्राय दिला आहे की, सदर बाबीसाठी प्रकल्पाचा रोकड प्रवाह आवश्यक सुधारणा करून पुनश्चः परिगणित करून येणारा सुधारीत सवलतीचा कालावधी उद्योजकास कळविण्यात येईल यासंबंधी कधी कार्यवाही करणार आहात ? अशी विचारणा समितीने केली असता याबाबत त्यांना कळविण्यात आले असून त्यांनी ही बाब मान्य केली असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी समितीस दिली. तसेच सीएजीच्या परिच्छेदात त्यांना २५५ दिवसांचा फायदा होणार असल्याचे नमूद केले आहे. त्यानुसार २५५ दिवसांचा कालावधी कमी करणार असून याबाबत त्यांना नोटीस देण्यात आली असून त्यांनी ही बाब मान्य केली असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

परिच्छेद क्र.२.१.११.२ 'प्रकल्पाचे कार्यान्वयन'

प्रकल्पाचे कार्यान्वयन या परिच्छेदातील (ड) मध्ये असे सांगितले आहे की, विभागाने अधीक्षक अभियंता, सा.बां.विभाग, संकल्प चित्र मंडळ यांना सादर केले होते. कॉन्ट्रॅक्टरने हे केव्हा सादर केले ? संकल्प चित्र मंजुरी देणारे अभियंता म्हणजे अधीक्षक अभियंता, असे यामध्ये नमूद केले आहे असे समितीने नमूद केले असता केव्हा सादर केले याची तारीख सद्यःस्थितीत उपलब्ध नसून विभागाने त्यासाठी ग्रुप कन्सल्टंट नेमला होता आणि त्यांच्या मार्फत हे केलेले आहे. मुख्य अभियंता त्यांची नेमणूक करू शकतात, अशी टेंडरमध्ये अट असल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

परिच्छेद क्र.२.१.१२.१, शिरुर ताजबंद नरसी बिलोली प्रकल्प-निविदा प्रक्रीया :-

या परिच्छेदाच्या संदर्भात विभागाचे असे म्हणणे आहे की, हा प्रकल्प डीबीएफओटी मधील आवश्यक असलेले नकाशे व संकल्पन करण्याची जबाबदारी उद्योजकाची आहे. तसेच, शासन सहभाग विनाशर्त कमी केल्याने उद्योजकाने प्रकल्पाचे तुलनात्मक विवरणपत्र सादर केले होते. मुख्य अभियंता यांनी प्रकल्पाचा वाव कमी करण्यास मान्यता दिलेली नाही. म्हणजे जे प्रस्ताव तयार केले ते उद्योजकाने तयार केले, असे विभागाचे म्हणणे आहे. प्रस्ताव विभाग तयार करते का कोण तयार करते ? अशी पृच्छा समितीने केली असता अंदाजपत्रक विभाग तयार करते आणि त्या बेसिसवर टेंडर्स काढतात. परंतु, नंतर डिझाईन वगैरे उद्योजकाने द्यायचे असते असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

डिझाईन उद्योजकाने द्यायचे आहे तर मग डिपार्टमेंट काय करते ? उद्योजक आपल्या सोईनुसार प्रकल्पाचे काम करील. टेक्निकल लोक डिपार्टमेंटमध्ये आहेत की उद्योजक आहेत अशी विचारणा समितीने केली असता डिपार्टमेंट अगोदर डिझाईन तयार करते नंतर ते ॲप्रुव्ह करते आणि त्याप्रमाणे त्याला काम करावे लागते अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

उद्योजक त्याच्या हिशोबाप्रमाणे डिझाईन करेल, ते कसे मान्य होईल ? अशी विचारणा केली असता या संदर्भात गाईड लाईन्स असून उद्योजक त्याच्या बाहेर जाऊन काम करू शकत नसल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

या अनुषंगाने सचिव, वित्त विभाग यांनी तांत्रिक गाईड लाईन्स आहेत काय ? तांत्रिक गाईड लाईन्स असल्या पाहिजेत असे मत व्यक्त केले तसेच प्रोसिजरमध्ये जेवढ्या बाबी आहेत त्यातील कोणत्या बाबी घ्यायच्या आणि कोणत्या बाबी घ्यायच्या नाहीत हे उद्योजक त्याच्या सोईनुसार ठरवेल. तांत्रिक गाईड लाईन्स होत्या काय आणि असतील तर त्यांनी कोणत्या पद्धतीने त्या पार पाडलेल्या आहेत? अशी पृच्छा समितीने केली असता या संदर्भात गाईड लाईन्स आहेत आपल्याला जे काही डिझाईन करावयाचे आहे ते आयआरसी प्रमाणेच करावयाचे आहे उद्योजक त्याच्या बाहेर जाऊ शकत नाही असा पुनश्चः खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

कोणतेही अंदाजपत्रक आयआरसी प्रमाणेच होईल. परंतु, त्यातील कोणत्या बाबी घ्यायच्या आणि कोणत्या घ्यायच्या नाहीत हे कोण ठरविणार आहे ? या समितीच्या प्रश्नाला त्याने कशा प्रकारे काम करावयाचे हे विभागातर्फे त्याला ठरवून देतो. टोटल प्रोजेक्ट डिझाईन बिल्ट, ऑपरेट आणि ट्रान्सफर असाच असतो असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

बीओटीचे टेंडर कसे काढले जाते ? यासंदर्भात माहिती देताना विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की, ते डीबीएफओटी म्हणूनच असते एक उदाहरण असे की, ज्यावेळी रस्ता तयार करतो तो कदाचित ३० वर्षे टिकू शकत नाही त्याप्रमाणे १७ वर्षे, २० वर्षे किंवा २५ वर्षे असतात त्या प्रमाणे त्याला रस्ता तयार करण्याची संधी देतो. कमीत कमी रिपेअर करावे लागेल, कमीत कमी रिन्युअल लागेल या पद्धतीने तो रस्ता तयार करील. तो त्या प्रमाणे रस्ता तयार करून त्याचा वापर करतो.

म्हणजे त्याने डिझाईन करायचे, बिल्ट करायचे, फायनान्स करायचा आणि आपरेटही त्यानेच करावयाचे आहे. डिझाईन तयार करताना तो रस्ता कोणत्या ठिकाणी फोर लेन करावयाचा, कोणत्या ठिकाणी टू लेन करावयाचा हे तोच ठरवितो काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता किती लेनचा रस्ता असावा हे टेंडरमध्ये निश्चित केलेले असते. टोल प्लाझा कोठे असावा, किती बुथ असावेत आणि लेन किती असावेत हे विभाग ठरवितो.

आता विभागाने इंटरनॅशनल स्टँडर्ड केले पाहिजे ठेकेदारावर अवलंबून राहण्याची गरज नाही आपला विभाग बळकट केला पाहिजे असे समितीने मत व्यक्त केले असता समिती इंटरनॅशनल दर्जा बाबत सांगत आहे आता तो कॉन्ट्रॅक्टरकडेच आहे. रस्ते तयार करणे आणि इमारत बांधणे हे आपण फार पूर्वीच बंद केले आहे. विभाग फक्त कॉन्ट्रॅक्ट मॅनेजमेंट करतो कंत्राटदाराला काम देतो. सार्वजनिक बांधकाम विभागाचा रस्ता असला तरी म्हणजे कन्सेशन नसले तरी काम करणारे कंत्राटदारच आहेत. समिती म्हणते त्या प्रमाणे आंतरराष्ट्रीय दर्जाचे कंत्राटदार आणले पाहिजेत असे प्रतिपादन विभागीय सचिवांनी केले.

हे कंत्राटदार आणण्यासाठी आपल्या बीओटीच्या टेंडर कंडिशन्स त्या लेव्हलच्या केल्या पाहिजेत असे समितीने नमूद केले असता त्यावर विभाग डिफेक्ट लायबिलिटी पिरिएड वाढवून घ्यावा असा प्रयत्न करीत असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले तसेच यासंदर्भात परिपत्रक जारी केलेले आहे सध्या ४ कोटी रुपयांपेक्षा जास्त किंमतीच्या कामांना ५ वर्षे केलेला असल्याची माहितीही विभागीय सचिवांनी दिली.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१२.२ ' प्रकल्पासाठी निधी पुरविणे ' :-

सदर परिच्छेदासंदर्भात समितीने ११ ऑगस्ट २०१६ रोजी विभागीय साचिवांची साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी शिरुर-ताजबंद नरशी-बिलोली प्रकल्पासाठी व्हायबलिटी गॅप फंडीगची व्हीजीएफची रककम अंतिम करण्यात अनिश्चिती असल्याचे कारण काय होते ? शासन सहभाग रक्कम अंतिम झाल्याशिवाय दिनांक २४ मे २०१२ पूर्वी आर्थिक ताळेबंद पत्रक सादर करणे संयुक्तिक होणार नव्हते. तरीही उद्योजकाने दिनांक ३० एप्रिल २०१२ ला आर्थिक ताळेबंद सादर का केले ? निविदेमध्ये रस्त्याची लांबी, रुंदी, डायमेंशन्स पूल, बायपास यांचे मूळ रस्त्यांचे तपशिल विचारात घेऊन रस्ता केला आहे काय किंवा त्यामध्ये काही बदल केला होता का? कारण या परिच्छेदाबाबत विभागाने स्पष्टीकरण दिलेले आहे की, या कामामध्ये स्कोप बदललेला नाही. तुमचे इंडिपेंडंट इंजिनियर्स म्हणतात की, स्कोप बदललेला आहे. पण विभाग म्हणतो की, स्कोप बदललेला नाही. प्रोजेक्टचे इंडिपेंडंट इंजिनियर्स व सार्वजनिक बांधकाम विभाग एकत्र काम करतात की वेगवेगळे काम करतात. दोघांची मते वेगवेगळी असण्याची कारणे काय ? असे प्रश्न समितीने उपस्थित केले असता विभागीय सचिवांनी याबाबत खुलासा केला की, शिरुर ताजबंद नरशी बिलोली प्रकल्पातील स्कोप अगोदर ७२.५ कि.मी.चा होता. या रस्त्याचे दुपरीकरण करावयाचे होते. यामध्ये कोणत्याही प्रकारचा बदल केलेला नाही. जो आहे तोच स्कोप ठेवलेला आहे. ३० कि.मी.रस्ता हा १० मीटर रुंदीचा करावयाचा होता. ६ कि.मी. फोर लेनचा रस्ता करावयाचा होता. ६८ कि.मी. दुपरीकरण करावयाचे होते. निविदेमध्ये ठरल्याप्रमाणे या रस्त्याचे काम झालेले आहे.

किंमतीमध्ये फरक का पडला आहे ? १९० कोटीची निविदा काढली असताना मुख्य अभियंता त्यास १७५ कोटीची मान्यता देतात. याची कारणे काय आहेत ? याबाबत विभागीय सचिवांनी सांगितले की, व्हीजीएफ कमी करण्यासाठी हे कमी करण्यात आले होते. केंद्र शासनाच्या निकषाप्रमाणे ४० टक्के व्हीजीएफ असेल तरच केंद्र शासनाकडून सहाय्य मिळू शकते.

टेंडर काढले तेव्हा व्हीजीएफ हा प्रोजेक्ट कॉस्टच्या ५० टक्के आलेला आहे. ही कॉस्ट ५० टक्के आल्यामुळे केंद्र शासनाकडून सहाय्य मिळू शकत नव्हते. त्यावेळी नियम वेगळा असू शकतो. आताच्या नियमानुसार ५० टक्के व्हीजीएफ असेल तर ईपीसी पद्धतीने गणना करावयाची आहे. म्हणजे सार्वजनिक बांधकाम विभागाने हे स्वतःहून करावयास पाहिजे होते. तसे न करता केंद्र सरकारचे २० टक्के मिळविण्यासाठी त्यांच्याशी वाटाघाटी करून तो व्हीजीएफ कमी करण्याचा प्रयत्न करण्यात आलेला आहे. म्हणजेच व्हीजीएफ कमी करण्यासाठी मुळ प्रस्तावाची व मुळ टेंडरची किंमत कमी केलेली आहे. ही बाब समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणून दिली असता विभागीय सचिवांनी मुळ टेंडरची किंमत कमी करण्यात आलेली नाही. महालेखाकारांनी काढलेले आक्षेप विभागालाही नक्की समजलेले नाहीत असा खुलासा केला.

सुरुवातीला प्रकल्पाची किंमत २४१ कोटी रुपये होती. नंतर १९० कोटी रुपये झालेली आहे. यामध्ये ५० कोटी रुपयांचा फरक कसा आला आहे व मुख्य अभियंता यांनी १९० कोटीवरुन १७५ कोटी रक्कम केलेली आहे ही बाब समितीने निर्दशनास आणून दिली असता प्रोजेक्टची मुळ टेंडर कॉस्ट २४१ कोटी रुपये होती, ती तशीच आहे. व्हीजीएफमध्ये केंद्र शासन व महाराष्ट्र शासनाचा शेअर जसा आहे तसाच आहे. व्हीजीएफ ९६ कोटीवरुन ७६ कोटी रुपये केलेला आहे. पण प्रोजेक्ट कॉस्टमध्ये काहीही बदल नाही. यामुळे राज्य शासनाने निधी वाढविला नाही. व्हीजीएफ कमी झालेला आहे. निगोशिएशनमध्ये ही रक्कम कमी झालेली आहे अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

निगोशिएशनमध्ये व्हीजीगएफ कोठे कमी करण्यात येतो ? निगोशिएशनमध्ये वेळ व कॉस्ट कमी करण्यात येते. टोल वसुलीच्या कालावधीमध्ये चढ-उतार होत असतो. येथे व्हीजीएफ कसा कमी केलेला आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी असे सांगितले की, येथे व्हीजीएफची ऑफर होती कारण कन्सेशन पिरेड २५ वर्षांचा फिक्स होता. टेंडर फक्त व्हीजीएफवरच काढले जाते. कन्सेशन कालावधी स्थिर ठेवतो. म्हणजे कन्सेशन पिरियेड जास्त टोल वसूल करु शकत नाही. ज्याला कोणाला बीड करावयाचे असेल त्याने व्हीजीएफवर बीड करावे कन्सेशन पिरेडवर बीड मागविल्यावर व्हीजीएफ पिरिअड नसतो.

समितीने उक्त बाब मान्य केली पण बीओटीचे काही धोरण आहे की नाही, कधी व्हीजीएफवर आधारीत करता कधी वेळेवर करता ? विभागाकडून अशा दोन वेगवेगळ्या भूमिका का घेण्यात येतात ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, काही रस्त्यांवर व्हीजीएफची आवश्यकता नसते. VGF is the money given by the State Government or the Central Government. पैसे न देता हे करावयाचे असेल तर वेगळी बाब आहे. राज्य शासनाकडे रक्कम नाही. केंद्र शासनाकडून कदाचित रक्कम मिळणार नसेल तर मात्र कन्सेशन पिरेड वाढवून देण्यात येतो. शासन पैसे देऊ शकणार नाही तेव्हा व्हीजीएफशिवाय कंत्राटदाराने जास्त दिवस टोल वसूल करावा असे सांगण्यात येते.

व्हीजीएफ असतानाही बीओटीमध्ये वेळेमध्ये चढ-उतार (Fluctuation) केलेले आहे. पण अशी वस्तुस्थिती नाही असे विभागाकडून सांगण्यात येते. यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, चढ-उतार (Fluctuation) केलेले नाही. परंतु तसे करायला नको आहे आणि टेंडर झाल्यावर हे करणे उचित नाही.

म्हणजेच विभागीय सचिव आपल्या सोयीने निर्णय बदलत असतो का ? पण असे करणे योग्य नाही कारण जर विभागाची इच्छा असेल तर ते काहीही मॅन्युप्युलेट करू शकतात असे मत समितीने व्यक्त केले असता याबाबत विभागीय सचिवांनी सांगितले की, कोणतेही निर्णय सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या स्तरावर होत नसून मंत्रिमंडळासमोर जातात.

तथापि, मंत्रिमंडळासमोर प्रस्ताव हे विभागाकडूनच पाठविले जातात. एखादी बाब करणे सकारात्मक आहे की नकारात्मक आहे हे अभिप्राय विभागाकडून लिहण्यात येतात. त्या त्या विभागाचे समर्थन असल्याशिवाय मंत्रिमंडळाच्या बैठकीमध्ये प्रस्ताव मंजूर होत नाही. याचा अर्थ असा होतो की, सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे याकरिता समर्थन होते असे मत समितीने व्यक्त केले. यावर विभागीय सचिवांनी यासंदर्भात वस्तुस्थिती सांगितली की, टेंडर काढताना तो रस्ता कसा करावा याबाबत विभागाचा काही मानस असतो. टेंडर आल्यानंतर चौकटीत बसत नसेल तर चौकटीत बसविण्याचे प्रयत्न केले जातात. सर्वांचे समर्थन घेऊनच प्रस्ताव मंत्रिमंडळासमोर मंजूर होत असतात.

पूर्वी २४१ कोटीचे एस्टीमेट होते. नंतर ते व्हीजीएफसाठी १९० कोटीचे केलेले आहे ही बाब समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणून दिली असता विभागीय सचिवांनी हे मान्य केले नाही त्यांनी सांगितले की, व्हीजीएफ ९६ कोटीवरुन कमी करून ७५ कोटीपर्यंत आणण्याचा प्रयत्न केलेला आहे. त्या अनुषंगाने कॉस्टमध्ये व्हेरीएशन झालेले नाही तीच कॉस्ट राहिलेली आहे व्हीजीएफ कमी झालेला आहे.

यासंदर्भात महालेखाकारांनी समितीस अवगत केले की, केंद्र शासनाकडे प्रस्ताव पाठविला होता तेव्हा टेंडर फ्लोट केले. त्यावेळी विभागाने केलेले प्रपोजल १९० कोटी रुपयांचे होते. नंतर ते रुपये २४१ कोटीचे झालेले आहे. ९६ कोटीकरिता राज्य सरकार व केंद्र सरकार यांनी व्हायबिलीटी गॅप फंड काढण्याचे अनुमोदन दिलेले नाही. म्हणून शेवटी १९० कोटीवर कन्सेशन ॲग्रीमेंट झालेले आहे. १९० कोटीच्या फायनल कन्सेशन ॲग्रीमेंटमध्ये व्हायबिलीटी फायनान्शीएल क्लोजर माहे एप्रिल २०१२ मध्ये झालेले आहे. व्हायबिलीटी फंडींग किती टक्के होणार आहे हे माहे मे महिन्यात निश्चित झालेले आहे. माहे मे महिन्यामध्ये व्हायबिलीटी फंडींग किती होणार आहे हे माहिती होणार होते पण त्या अगोदरच विभागाचे कन्सेशनल ॲग्रीमेंट झालेले आहे. त्यानुसार विभागाला ७६ कोटीचे व्हॅायबिलीटी गॅप फंडींग झालेले आहे. तसेच प्रोजेक्ट कॉस्ट १९० कोटीनुसार कॅश फ्लो तयार झाला असेल तर त्यानुसार त्याचा कन्सेशन पिरेड ठरतो. यानंतर यामध्ये असे अनुभवास आले की, १९० कोटी ऐवजी १७५ कोटी करण्याकरिता मुख्य अभियंता स्तरावर प्रोसीजर झालेले आहे. यामध्ये इंडिपेंडंट इंजिनियरने ऑर्ब्झर्व्हेशन केले होते की, ३-४ ॲस्पेक्टच्या कामाचा स्कोप बदललेला आहे. १९० कोटी ऐवजी १७५ कोटीचे बिटूमिन होते त्याऐवजी ते ५६ कोटीचे झालेले आहे. बसकरिता वेगळ्या काही लेन्स प्रस्तावित होत्या, त्या रिड्युस झालेल्या आहेत. अशा बाबींमध्ये स्कोप चेंज झालेला आहेत. त्यामुळे ही कॉस्ट झालेली आहे. १९० कोटीचे १७५ कोटी झाले तर त्याचा कन्सेशन पिरेड रिड्युस झाला पाहिजे. मंत्रिमंडळासमोर १९० कोटीचे प्रपोजल १७५ कोटीचे झाले आहे. कन्सेशन ॲग्रीमेंट ९० कोटीचे झाले आहे. फायनान्शियल व्हीजीएफ नंतर झाला आहे यामध्ये विसंगती आहेत.

महालेखाकारांनी उपस्थित केलेल्या उक्त बाबीसंदर्भात विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, १९० कोटीच्या बेसीसवर टेंडर मागविण्यात आले होते. पण एक वर्षाच्या कालावधीत डीएसआर बदलला म्हणून त्याची कॉस्ट २४१ कोटी झाली होती. २४१ कोटीकरीता ते टेंडर ॲक्सेप्ट झालेले आहे म्हणजे ती प्रोजेक्ट कॉस्ट आहे. आपण सांगितले आहे की, नंतर याचा व्हीजीएफ कमी झालेला आहे. त्याचे फायनान्सियल क्लोज एप्रिल २०१२ मध्ये झालेले असले तरी इम्पॉवर इन्स्टिट्यूशनने जुलै २०१२ मध्ये ७६ कोटीच्या प्रस्तावाला मान्यता दिलेली आहे. ९६ कोटी ऐवजी ७६ कोटीच्या व्हीजीएफला मान्यता दिलेली आहे.

निविदा १९० कोटीच्या काढल्या होत्या पण २४१ कोटीला मान्यता दिलेली आहे. कारण डीएसआर बदलला आहे. एखाद्या वस्तुची निविदा काढल्यानंतर डीएसआर बदलला म्हणून प्राईज व्हेरिएशन करतो का ? असा प्रश्न समितीने उपस्थित केला असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, तसे करीत नाही पण यामध्ये २४१ कोटीची कॉस्ट अपडेट झालेली आहे.

समितीने पुढे विचारणा केली की, ज्या डीएसआरने विभागाने टेंडर फ्लोट केले होते त्यानंतर ते टेंडर भरुन परत आले होते का, टेंडर आल्यानंतर त्याचे फायनान्शियल बीड ओपन झाले होते का ? व्हायबलिटी गॅप फंडींगच्या मॅटरमध्ये असे सांगण्यात आले आहे की, १९०.१८ कोटी प्रकल्पाची किंमत आहे व ७६.०८ कोटी शासनाचा सहभाग आहे. आपल्या ओरीजनल १४३ कोटी कॉस्टच्या वर ही रक्कम जात आहे. यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, येथे फक्त व्हीजीएफसाठी ऑफर होती. कोणत्याही प्रोजेक्ट कॉस्टला कन्सेशन पिरेड फिक्स असतो व व्हीजीएफवर टेंडर होत असते. प्रोजेक्ट कॉस्ट २००-३०० कोटी असेल तर त्याच्याशी विभागाचे काही घेणेदेणे नाही कारण कन्सेशन पिरेड फिक्स होता व्हीजीएफवर टेंडर बोलावण्यात आले होते.

ओरीजनल व सरफेसमध्ये बिटूमिनची कॉस्ट ७५ कोटीची होती, ती रिवाईज करून ५६ कोटी केलेली आहे. ट्रॅफिक सिग्नल्स व मार्कींग हे जवळपास १३ कोटी रुपयांचे होते ते ७.५ कोटीवर आणले आहे. सब-बेस ३४ कोटीवरुन ३९ कोटीवर नेलेला आहे. कोणताही रस्ता करीत

असताना ब्लँकेटींगच्या वर मार्जीन असतो. ज्यामध्ये कमी पैशामध्ये जास्त प्रॉफीट असतो ते आयटम वाढविले आहेत व बिटूमिनचा पार्ट कमी केलेला आहे. प्लॅनिंग कमी केलेले आहे. सुरुवातीस निविदा काढत असताना यामध्ये काहीच बदल झालेला नाही. नंतर सर्व आयटम रिवाईज केलेले आहेत. रेस्ट एरियाकरिता ३३ लक्ष रुपये खर्च करावयाचे होते पण तेथे शुन्य खर्च केले आहेत. स्ट्रीट लाईटची प्रोव्हीजन ८१ लाखाची होती, ती शुन्य खर्च केलेली आहे. असे सर्व चार्जेस व वेगवेगळ्या आयटमचा स्कोप मुख्य अभियंता यांनी बदललेला आहे. ही वस्तुस्थिती समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणून दिली असता विभागीय सचिवांनी यासंदर्भात सांगितले की, उद्योजकांनी प्रस्तावित केलेले होते की उपरोक्त बाबींचे काम तो करणार नाही किंवा करू इच्छित नाही पण विभागाने त्यांचे काही ऐकलेले नाही त्यांच्याकडून सर्व काम करून घेतलेले आहे.

इंडिपेंडंट इंजिनियरमार्फत ज्या बाबी करावयाच्या होत्या, त्या पूर्ण केल्याचे दिसत नाही. ही बाब महालेखाकारांनी निदर्शनास आणून दिली असता विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, जेव्हा फक्त ऑन व्हीजीएफ टेंडर मागवितो त्यावेळी जो कोणी सर्वात कमी व्हीजीएफ देईल त्याची क्वॉलीटी चेक करणे बंधनकारक आहे. १० किंवा १५ वर्षाचे कन्सेशन असेल किंवा नसेल पण त्याने तो रफनेस इंडेक्स कसा ठेवावा हा वेगळा विषय आहे. तो त्याने केलाच पाहिजे. तो विभागाकडून काही केसेसमध्ये करण्यात येतो व काही केसेसमध्ये करण्यात येत नाही. व्हीजीएफवर टेंडर असेल व स्कोप ऑफ वर्कमध्ये कोणतेही काम केलेले नसेल तर तो याचाच एक भाग आहे. कामामध्ये असे कमी जास्त करता येत नाही.

इंडिपेंडंट इंजिनियरने कोणकोणते काम झालेले नाही हे लक्षात आणून दिले आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, ठरल्याप्रमाणे सर्व कामे करून घेण्यात आलेली आहेत. इंडिपेंडंट इंजिनियरने म्हटल्याप्रमाणे बती वेगळी व मधली स्टेज होती. कप्लीशन सर्टीफिकेट देण्यापूर्वी ही सर्व कामे करण्यात आलेली आहेत.

विभागाचे म्हणणे आहे की, बिटूमिनचे ७५ कोटीचे काम ५६ कोटीचे झालेले आहे. महालेखाकारांचे असे म्हणणे आहे की, ७५ कोटीचे काम झालेले आहे यावर विभागीय सचिवांनी बिटूमनची कॉस्ट कमी झाली तरी स्कोप बदललेला नाही असा खुलासा केला.

आपण रस्ता करताना स्पेसिफीकेशन देऊन टेंडर काढतो की अशाप्रकारचा रस्ता केला पाहिजे. कोणी बीओटीवर काम घेतले तर तो त्याचे स्पेसिफीकेशन वापरणार नाही स्पेसिफीकेशन टेंडरप्रमाणे असणार आहे. पण स्पेसिफीकेशन बदलत असेल तर रिकव्हरी पिरेडसुद्धा बदलला जाईल. टेंडरमध्ये ७५ कि.मी. नमूद केलेले असेल तर तो रस्ता ७५ कि.मी. झालाच पाहिजे. येथे रस्त्याची लांबी कमी झाली का ? ७५ कोटीचे काम असताना ५६ कोटीचे काम कसे झाले ? स्वतंत्र अभियंता यांनी तो सर्व्हे करून तसा रिपोर्ट दिलेला आहे असे मुद्दे समितीने उपस्थित केले असता याबाबत विभागीय सचिवांनी सांगितले की, या रस्त्यांची लांबी कमी झालेली नाही तेव्हा तसे उद्योजकाने सबमीट केले होते पण ते मान्य केलेले नाही. शेवटी विभागाने ठरविलेल्या स्कोपप्रमाणेच काम झालेले आहे व तसे त्यांनी सर्टीफाय करून दिलेले आहे. यात वेगवेगळे विषय असू शकतात. परंतु यात क्वॉलिटीत तडजोड झाली की नाही, तसेच ती वेळोवेळी तपासण्यासाठी स्वतंत्र इंजिनिअर असतो. परंतु कदाचित तो सुद्धा कॉम्प्रोमाईज होऊ शकतो. आपण असे म्हणू शकतो की, काम सुरू असताना ते वेगळे रिपोर्ट देऊ शकतात.

क्वालिटी तपासून घेतली होती का ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, क्वालिटी तपासून घेतली होती. तसेच जेथे कमी झालेले आहेत तेथे दंड सुद्धा लावलेला आहे. यापूर्वी ४० ते ५० केसेसच्या संदर्भात शासनाच्या लॅबमध्ये क्वॉलिटी तपासणी करायची होती. परंतु ती न केल्यामुळे दंड सुद्धा आकारण्यात आला होता व त्यानंतर क्वॉलिटी तपासून सुद्धा घेतली आहे.

मुख्य अभियंता यांनी लेखी पत्राद्वारे असे नमूद केले आहे की, “The provisions finalized and submitted to this office has been scrutinized by this office and found feasible and tenable.” पत्रामध्ये १७५ कोटी रुपयांची रक्कम लिहिली आहे. परंतु विभागीय सचिव असे सांगत आहेत की, १९० कोटी रुपयांचे एस्टीमेट केले. या पत्रासोबत आणखी ४ पत्रे जोडलेली आहेत. त्यात १७५ कोटी रुपयांची रक्कम नमूद करून सर्व माहिती दिलेली आहे. मुख्य अभियंत्यांच्या पत्रात १७५ कोटी रुपये फायनलाईज केलेले आहे त्यांच्या सहीचे पत्र आहे. १९० कोटी रुपयांवरुन १७५ कोटी रुपये एस्टीमेट केले असल्यास १२ वर्षांचा कालावधी कमी झाला पाहिजे असे मत समितीने व्यक्त केले असता मुख्य अभियंत्यांच्या पत्रात रक्कम नमूद केलेली नसून १७५ कोटी रुपयांचे एस्टीमेट मान्य केलेले नाही असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

मुख्य अभियंता यांनी सदर पत्र कशाच्या आधारावर लिहिले आहे ? याचा अर्थ मुख्य अभियंता यांनी खोटी माहिती दिली आहे की, विभागीय सचिव समितीला देत असलेली माहिती खरी मानायची ? असे प्रश्न समितीने उपस्थित केले असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, सदर पत्रासोबत असलेली ॲनेक्चर प्रस्ताव व उद्देशासंबंधी होते. १९ कोटी रुपये कमी करून १७५ कोटी रुपयांचा तो प्रस्ताव होता परंतु नंतर तो मान्य झाला नाही.

तथापि, मुख्य अभियंत्यांनी सदर मंजूर करून सर्व कागदपत्रे जोडली आहेत. त्यांनी सर्व माहिती लेखी पत्राने पाठविली आहे. याबाबत अधिक माहिती देताना महालेखाकारांनी समितीस सांगितले की, मे, २०१२ मधील कंत्राटदाराचे पत्र आहे. त्यानंतर मुख्य अभियंत्यांचे पत्र दिनांक

७ मे २०१२ रोजीचे आहे. त्यात कन्सेशनरची रिक्वेस्ट आहे. त्यानंतर दिनांक २४ मे २०१२ रोजी मुख्य अभियंत्यांनी घेतलेल्या निर्णयाचे सविस्तर ॲनेक्चर आहेत. त्यात कोणकोणत्या प्रस्तावित कामांचा स्कोप बदलला आहे. त्यांच्या पत्रात नमूद केल्याप्रमाणे मूळ प्रकल्पाची सुरुवातीची किंमत १९०.१८ कोटी रुपये इतकी होती. त्या प्रकल्पाला १७५.२२ कोटी रुपयांना अनुमती दिली आहे. तसेच ज्यावेळी कन्सेशन ॲग्रीमेंट झाले तेव्हा प्रकल्पाची किंमत फिक्स असते त्यानुसार कॅश फ्लो होतो. त्यानुसार त्यांना कन्सेशन दिले जाते. त्यावेळी प्रकल्पाची किंमत १९० कोटी द्ररुपये निश्चित झाली असेल व ती नंतर १७५ कोटी रुपये झाली असल्यास कॅश फ्लो बदलला जाईल. याबाबत विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, निविदेमध्ये प्रकल्पाची किंमत काहीही असो, ही निविदा व्हीजीएफ बेस आहे, प्रोजेक्ट कॉस्ट बेस नाही. टेंडर काढत असताना कन्सेशन पिरियड फिक्स होता यामुळे प्रोजेक्ट कॉस्ट कमी झाली किंवा वाढली तरी कन्सेशनचा पिरियड किंवा व्हीजीएफ सुद्धा वाढवून देत नाही.

व्हीजीएफ ठरलेला होता परंतु प्रोजेक्ट कॉस्ट कमी झाली याचा अर्थ investment of contractor is being reduced यामुळे पुढे असलेली २५ वर्षांची मर्यादा कमी व्हावयास पाहिजे होती. १७५ कोटी रुपयांनुसार व्हीजीएफसुद्धा कमी झाला असता यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, पंचलिस्टमध्ये सर्व कामांचा उल्लेख असतो प्रोजेक्ट कॉस्ट हा बेस नाही.

एस्टीमेट करीत असताना किती वर्षांमध्ये वसुली करावी हे ठरविण्यात येते. अशा पद्धतीने १९० कोटी रुपयांचे एस्टीमेट करीत असताना १७५ कोटी रुपयांमध्ये काम पूर्ण होत आहे. परंतु आता विभागाकडून असे सांगण्यात आले की, त्यांनी कालावधी फिक्स ठेवलेला आहेे याचा अर्थ एस्टीमेट करीत असताना जाणुनबुजून दुर्लक्ष केले आहे. १९० कोटी रुपयांवर टोलचा टाईम आणि व्हीजेएफ ठरवितो. तसेच ७६ व्हीजेएफ मिळाल्यास १७५ कोटी रुपयांचे काम करून त्यांना २५ वर्षे कन्सेशन देणार आहात का ? अशी विचारणा समितीने केली असता यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, ओपन टेंडर असल्यामुळे त्यात सहभाग घेण्यासाठी सर्वांना संधी होती. प्रोजेक्ट कॉस्ट, रस्त्याची लांबी, रुंदी, क्वालिटी, आरओबी तसेच ब्रीजेस किती होणार हे सर्व प्रिस्क्राईब करायचे तसेच पंचलिस्टनुसार ही सर्व कामे झालेली आहेत किंवा नाही हे व्हेरीफाय करून घ्यायचे. द्रही सर्व कामे झाली प्रोजेक्ट कॉस्ट कमी झाली तरी काही करु शकत नाही याचे कारण असे आहे की, व्हीजेएफवर टेंडर काढलेले असते.

व्हीजीएफवर टेंडर असले तरी ज्या कामांच्या स्कोपमध्ये बदल झालेला आहे, त्यात कंत्राटदार कसाही असो किंवा त्याने कामांच्या स्कोपमध्ये बदल करून कॉस्ट ॲडजेस्ट करून घेतली असल्यास हा प्रोजेक्ट होऊऊ शकतो. प्रोग्रेस रिव्ह्यूमध्ये असा उल्लेख केला आहे की, Chief Engineer, Public Works, Region Aurangabad had approved revised scope of the work *vide* his office letter No. CE/A'bad/12-13/Pvt-70/2148, dated 24th May 2012. As per revised scope provisions for section I and section II as follows seems modified. पण विभागीय सचिवांनी समितीला अशी माहिती दिली की, वर्क स्कोपमध्ये काही बदल नाही. पुढे असे नमूद केले आहे की,—

"(i) Excavation of existing crust in Km.26/000 to 68/000 (section I) incorporated.

(ii) Chequered marble mosaic tiles fully deleted (section I & amp; II)

(iii) RCC drains, section I - 6400 Rmt against 8400 Rmt & amp; section II - 4000 Rmt against 5000 Rmt.

(iv) Busbays, partially modified with a note that the plan of Busbay revised and cost only is reduced.

याचा अर्थ सेक्शन -२ ला एक हजार आरएमटी कमी केले आहे आणि सेक्शन -१ ला दोन आरएमटी कमी केलेले आहे असे समितीने अवगत केले असता सदर प्रस्ताव उद्योजकाचा होता असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

दिनांक २४ मे २०१२ रोजीच्या पत्रावरुन असे निदर्शनास येते की, उद्योजकाची ऑफर नसून सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या रिजनच्या चीफ इंजिनियरनी उद्योजकांना यासंबंधी मान्यता दिली आहे. दिनांक २४ मे २०१२ रोजी व्हीजीएफ फायनल झाला आहे. सार्वजनिक बांधकाम विभागाची पद्धत अशी आहे की, ज्याला बीओटी तत्त्वावर काम द्यावयाचे आहे तो सर्व काही तयार करून आणतो. सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडून सदर कामाचे एस्टीमेट १०० कोटी रुपयांवरुन १५० कोटी रुपये कसे करायचे, त्याची व्हायबिलिटी कशी वाढवायची एवढीच कामे केली जातात. १९० कोटी रुपयांचे एस्टीमेट तयार केल्यानंतर त्यांच्याकडून एस्टीमेटपेक्षा जास्त म्हणजे २४१ कोटी रुपयांचा स्कोप येतो. त्यानंतर १९० कोटी रुपयांचे टेंडर काढल्यानंतर डीएसआर बदलल्यामुळे प्रोजेक्टची कॉस्ट वाढली असे सांगण्यात आले. परंतु ते काम नंतर १७५ कोटी रुपयांमध्ये ॲप्रुव्ह होते. तसेच व्हीजीएफवर आधारित टेंडर आहे. प्रकल्प कॉस्ट कमी केल्यास टोल कालावधी कमी करणार आहात का ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, कोणताही स्कोप कमी झाला असल्यास त्यांचा कन्सेशन पिरीयड कमी करणार नाही. परंतु टोल बंद केल्यामुळे त्यांना शासनाकडून देय असलेल्या रकमेतून त्यांच्याकडून वसुली केली जाईल.

मुख्य अभियंत्यांनी सर्व ठरवून दिले आहे. यामुळे असे काही करता येणार नाही. मुख्य अभियंत्यांना करारावर सही करण्याचे अधिकार असल्यास त्यांना वर्क ऑफ स्कोप कमी करण्याचे अधिकार असतील असे मत समितीने व्यक्त केले असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, मुख्य अभियंत्यांनी त्यासह सर्व कार्यवाही करायची होती, ती त्यांनी केलेली नाही यामुळे अद्याप आमच्याकडे तो अधिकार आहे.

समितीने दिनांक २४ मे २०१२ च्या पत्राचा संदर्भ देऊन १७५ कोटी रुपयांचा स्कोप कमी झाल्याची बाब उपस्थित केली आहे. ही बाब विभागाला मान्य आहे का ? अशी विचारणा केली असता सदर पत्र म्हणजे इंडिपेंडन्ट इंजिनियरचा प्रोग्रेस रिपोर्ट होता त्यात ते मेन्शन केलेले आहे असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले. तसेच दिनांक २४ मे २०१२ रोजी मुख्य अभियंत्यांनी जे पत्र दिले आहे, त्यासंबंधी इंडिपेंडन्ट इंजिनियर प्रोग्रेस रिपोर्ट देतात, त्यात त्यांनी असे नमूद केले आहे की, मुख्य अभियंत्यांच्या पत्रानुसार स्कोप रिव्हाईज केल्याचे मंथली प्रोग्रेस रिपोर्टमध्ये नमूद केलेले असल्याचेही समितीस अवगत केले.

खालील स्तरावर कार्यरत असलेल्या अधिकाऱ्यांनी सांगितले की, मुख्य अभियंत्यांनी स्कोप बदलून तो १७५ कोटी रुपयांपर्यंत केलेला आहे. याचा अर्थ तो बदल कोणी तरी केला असावा त्यामुळेच त्यांनी तसे नमूद केलेले असावे ही बाब समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणून दिली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, जेव्हा सदर प्रोजेक्ट पूर्ण झाला तेव्हा कार्यकारी अभियंत्यांनी कम्प्लीशन सर्टिफिकेट दिलेले आहे त्यात सदर प्रोजेक्ट as per scope झालेला आहे as per scope याचा अर्थ मूळ स्कोप असा आहे.

यासंदर्भातील कागदपत्रांची मागणी समितीने केली. सदर कागदपत्रे विभागाकडून प्राप्त झाली. चीफ इंजिनियरच्या सहीने मेसर्स कल्याण टोल हायवे प्रायव्हेट लिमिटेडला दिनांक २४ मे, २०१२ रोजी दिलेल्या पत्रातील मजकुरात असे नमूद केले आहे की, "Your Letter No. IND/ KTHPL/167/287/2012,dated 7th May 2012" आणि नंतर मजकुरात असे नमूद केले आहे की, "Please refer your letter under reference *vide* which you have submitted the revised provisions of the project. Being a DBFOT Project (Design, Build, Finance, Operate and Transfer) and based on the detailed survey carried out and various investigation and other detailed examination including traffic assessment and its characteristics, you have finalized the various provisions of the above projects to suit all the requirements of the project."

The provisions finalized and submitted to this office has been scrutinized by this office and found feasible and tenable.

You are, therefore, permitted to go ahead with these provisions and execute the work accordingly. A copy of the provisions finalized by you and duly approved by this office is being sent herewith for your reference and record please." याबाबत विभागीय सचिवांनी समितीस असे आश्वासित केले की, स्कोपमध्ये कमी झाला असल्यास त्यासंबंधी स्वतंत्र समितीमार्फत चौकशी केली जाईल. त्यात इंजिनियरिंग कॉलेजमधील एक एक्सपर्ट, त्या विभागात कधीही काम न केलेले एक मुख्य अभियंता आणि शासनात कार्यरत असलेले इंजिनियरिंग डिव्हीजनमधील एक अधिकारी अशी त्रिसदस्यीय समिती तयार करून यासंबंधी तपासणी करून घेण्यात येईल. तसेच स्कोपमध्ये कमतरता असल्यास त्यासंबंधी कारवाई करु तसेच कन्सेशन पीरियड देखील कमी करण्यात येईल.

सार्वजनिक बांधकाम विभागातील मुख्य अभियंत्यांनी कॉन्ट्रॅक्टरच्या विनंतीनुसार व त्यांनी दिलेल्या प्रपोझलनुसार त्यांना एन्डॉर्स केले. त्यामुळे या संदर्भात चौकशी करण्यासाठी समिती नेमण्याची गरज वाटत नाही. जर कमिटी स्थापन केली असेल तर त्या कमिटीमध्ये बाहर के जिस इंजीनियर की नियुक्ती की गई है, उसकी जरुरत नहीं है. मंत्रालय के अधिकारी सक्षम है. तसेच त्यावेळी कार्यरत असलेल्या मुख्य अभियंत्यांना कोणत्याही समितीमध्ये नियुक्त करू नये असे मत समितीने व्यक्त केले.

यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, वह कोर्ट में जाएगा. उनके साथ हमारा कन्सेशन पिरिएड संबंधी एग्रीमेंट है. इन्डिपेन्डंट करेंगे तो अच्छा रहेगा हम एक महीने में इस बारेमें रिपोर्ट देंगे.

त्यावेळी कार्यरत असलेले चीफ इंजिनिअर आता कुठे कार्यरत आहेत ? सदर मुख्य अभियंता कदाचित मंत्रालयात सहसचिव पदावर कार्यरत असू शकतील. या संदर्भात कोणावरही कारवाई केलेली नाही. सन २०१२ मध्ये कार्यरत असलेले मुख्य अभियंत्याचे नाव विभागाला माहित नसते ही बाब संयुक्तीक वाटत नाही. सदर मुख्य अभियंता सेवेत आहेत की सेवानिवृत्त झाले आहेत असे प्रश्न समितीने उपस्थित केले असता मुख्य अभियंत्याचे नाव समितीला नंतर सादर करण्यात येईल, असे विभागीय सचिवांनी समितीस आश्वस्त केले.

महालेखाकार कार्यालयाकडून जे परिच्छेद काढण्यात येतात त्यावर हेड ऑफ द डिपार्टमेंट म्हणून मुख्य अभियंता यांचे अभिप्राय असतात, त्यावर शासनाचे देखील अभिप्राय येतात, ही बाब गंभीर आहे की, तर या प्रकरणामध्ये माफी दिली तर दुसरा कोणताही पर्याय शिल्लक राहणार नाही. मुख्य अभियंता यांनी दिलेल्या अभिप्रायाशी शासन सहमत आहे, असे त्यांनी नमूद केले आहे. म्हणजेच शासनाकडूनच विभागाला येथे

रिप्लाय मिळत आहे. दुसरे म्हणजे विभागीय सचिवांकडून जी चौकशी करण्यात येणार आहे त्यानुसार संबंधितांचे म्हणणे ऐकण्याची प्रोसिजर केली पाहिजे, ही चौकशी आता चीफ इंजिनिअर दर्जाच्या अधिकाऱ्यांकडून करू नये. सचिव दर्जाच्या अधिकाऱ्याकडून ही चौकशी करण्यात यावी. त्यामुळे प्रधान सचिवांनी ही चौकशी केली तरर यातून कोणीही सुटू शकणार नाही व तशी संधी देखील कोणाला मिळणार नाही. प्रशासनावर आपणाला वचक ठेवायचा असेल तर ही कार्यवाही करणे आवश्यक आहे. प्रधान सचिव यांच्या अध्यक्षतेखाली तीन अधिकाऱ्यांची चौकशी समिती गठित करण्यात यावी, असे समितीने सूचित केले असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, प्रधान सचिवांच्या अध्यक्षेतेखाली चौकशी समिती केली असती परंतु त्यानुसार कोर्टात परत डिफेंड करावे लागेल. कोर्ट म्हणेल की, प्रधान सचिव यांनी स्वतः इन्स्पेक्शन केले, त्यामुळे याबाबत इन्डिपेंडंट चौकशी समिती गठित करण्यात येईल.

विभागीय सचिवांनी नियुक्त केलेल्या समितीने एका महिन्याच्या आत अहवाल समितीस सादर करावा, असे समितीने निदेश दिले.

परि.क्र.२.१.१३.१ नाशिक-निफाड-वैजापूर प्रकल्प :-

" नाशिक-निफाडा-वैजापूर प्रकल्प " या परिच्छेदासंदर्भात विभागाने जे स्पष्टीकरण दिले ते संयुक्तीक आहे. कारण ट्राफिक टोल नाक्याच्या बाहेर थांबवून ठेवतात. तेथे पार्किंगची व्यवस्था करण्यात आली होती. ज्या दिवशी शाहीस्नान असते त्या दिवशी वाहनांना आत येण्यास परवानगी नसते. इतर दिवशी वाहने नेण्यास अडचण नाही. हे गृहित धरुन काही करणे आवश्यक नाही. त्यामुळे विभागाकडून प्राप्त झालेल्या उत्तराशी समिती पूर्णपणे सहमत आहे असे समितीने मत व्यक्त केले.

परि.क्र.२.१.१३.२ 'प्रकल्पासाठी निधी पुरविणे' :-

विभागाने जो ताळेबंद द्यावयास पाहिजे होता तो दिलेला नाही, याबाबत समर्पक उत्तर देण्यात आले नाही. विभागाचे असे म्हणणे आहे की, त्यांनी ताळेबंद वेळेवर दिला नाही तरी विभागाला काही फरक पडत नाही, विभागाचे नुकसान होत नाही, ताळेबंद तयार करीत असतो तो फरक पडण्यासाठी करीत नसतो, ती एक सिस्टीम आहे. त्यानुसार कार्यवाही झाली पाहिजे. ताळेबंद २११ दिवसांच्या विलंबाने सादर केला असला तरी त्यामुळे शासन व सर्वसामान्य जनतेच्या हितास कोणतीही बाधा पोहचली नाही. असे असेल तर मग ही सिस्टीम बंद करून टाका कशासाठी ताळेबंद सादर करायचा ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, यामध्ये डे-वन पासून टोल देण्याचे कन्सेशन होते. आर्थिक वर्ष संपल्यानंतर ताळेबंद तयार करण्यात येतो, तसे या प्रकरणात नव्हते. आर्थिक वर्ष संपल्यावर सहा महिन्यात हिशोब बंद करायचा असतो. त्यानंतर वर्कऑर्डर देण्यात येते, परंतु हे प्रकरण वेगळे होते. P-form म्हणजे एमसीए येण्या अगोदर राज्य सरकारने प्रायव्हेटायझेशनचा शॉर्टफार्म पी केला होता. म्हणजे तो P-form. राज्यात टोलबेस रोड तयार करण्याची पद्धत सर्वात प्रथम आपण सुरू केली आहे. त्यानंतर हळूहळू त्यामध्ये चेंज होत गेला आहे. P-form म्हणजे मॉडल कन्सेशन ॲग्रीमेट आता आपण सर्वंकष विचार करून तयार केले आहे, आता बराच अनुभव आलेला आहे, तसा विचार केंद्र शासनाने केलेला आहे. मॉडेल कन्सेशन ॲग्रीमेंट अडॉप्ट करून त्यात देखील बदल केलेला आहे. हे मी म्हणत नाही की, सर्व मॉडेल झाले आहे. मॉडेल कन्सेशन ॲग्रीमेंटनुसार P-form ॲग्रीमेंटमध्ये रस्त्याचे काम सुरू होण्यापूर्वी टोल सुरू होता.

ऑन गोईंग टोल सुरूच असल्यास रस्त्याची कामे देखील हाती घेण्यात आली होती. नमुना सवलत कराच्या अनुच्छेद २५.२ नुसार VGF हे कुठल्याही परिस्थितीत सम भागापेक्षा जास्त असू नये, तथापि, कंत्राटदाराच्या रुपये ३०.५८ कोटीच्या समभागासाठी रुपये ४३.५० कोटीचे VGF दिले गेले याचे स्पष्टीकरण देताना विभागीय सचिवांनी सांगितले की, यामध्ये प्रोजेक्ट कॉस्ट १७४ करोड रुपये होती. यामध्ये VGF ४३ करोड रुपयांचा होता. त्यामुळे बाकीची रक्कम १३१ करोड रुपये होती. ३०:७० च्या प्रमाणात पैसे उभे करावे अशा प्रकारचे होते. त्यामध्ये प्रत्यक्ष बँकेकडून कर्ज म्हणून ९० करोड रुपये घेतले होते. एमसीए प्रमाणे कन्डिशन नमूद करण्यात आलेल्या आहेत.

समभाग ४१.३५ करोड रुपयांचे आहेत आणि व्हीजीएफ ४३.५० कोटी रुपये आहे, विभागाने ४१.३५ टक्के नमूद केल्यामुळे हा घोळ झालेला आहे. कारण व्हीजीएफ पेक्षा इक्विटी कमी आहे. व्हीजीएफ ४३ आहे तर इक्विटी ४२.३५ आहे ही बाब समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणून दिली असता यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, ते ॲग्रीमेंट वेगळे आहे, मॉडेल कन्सेशन ॲग्रीमेंटमध्ये अशी अट आहे की, व्हीजीएफ इक्विटीपेक्षा जास्त होऊ नये. मॉडेल कन्सेशन ॲग्रीमेंटप्रमाणे हे ॲग्रीमेंट झालेले नाही तो पी फार्म ॲग्रीमेंट आहे. मॉडेल कन्सेशन ॲग्रीमेंटमध्ये जोपर्यंत रोड पूर्ण होत नाही तोपर्यंत टोलची रक्कम गोळा करू शकत नाही. येथे पहिल्या दिवसापासून टोल सुरू होता. त्या ॲग्रीमेंटचा फॉर्मेट वेगळा आहे. ॲग्रीमेंट खरे आहे किंवा नाही तो विषय वेगळा आहे.

सन २०१०-२०११ व २०१२ मधील बीओटीची वेगवेगळी ॲग्रीमेंट पाहिली तर ती विभागाच्या सोईने तयार केली आहेत. हे कसे काय शक्य होणार आहे. बीओटी प्रकल्पाचा कंत्राटदार ॲग्रीमेंट तयार करून देतो ते विभाग मान्य करते. सरकार आणि विभाग कोण चालविते असा प्रश्न निर्माण होतो असा मुद्दा समितीने उपस्थित केला असता यावर विभागीय सचिवांनी यासंदर्भात वस्तुस्थिती विशद करताना सांगितले की, जगात व

देशात एनएचएआय चे टेंडर पाहिले तर तेथे सुद्धा असे झालेले आहे. ही बाब विभागीय सचिव म्हणून डिफेंड करतो असे नाही, मॉडेल कन्सेशन ॲग्रीमेंट येईपर्यंत आम्ही खूप वेगवेगळा अभ्यास केला आहे, टोल बेस रोड कसे करावेत, त्यामध्ये वेगवेगळे प्रकारचे ॲग्रीमेंट झाले आहेत, आपल्या देशातच नाही तर आंतरराष्ट्रीय स्तरावर ॲग्रीमेंट चेंज होत गेले आहेत. जसे अनुभव येत गेले त्याप्रमाणे नवीन बाबी त्यामध्ये ॲड करण्यात आल्या. आता मॉडेल कन्सेशन ॲग्रीमेंट आले आहे, त्यामध्ये देखील आता प्रतिसाद मिळत नाही, त्यामुळे आता असे म्हणता येते की, ॲन्युईटी देऊ. केंद्र सरकारने आता हायब्रीड ॲन्युईटीचा प्रकार आणला आहे, आतापर्यत हायब्रीड ॲन्युईटीचा प्रकार नव्हता, हायब्रीड ॲन्युईटीचा प्रकार आला की, आपण म्हणणार की, परत काही तरी चेंज झाले, केंद्र शासनाकडून गेल्या सहा वर्षांत वेगवेगळे चेंज झाले आहेत, अनुभवानुसार यामध्ये बदल करण्यात येतो.

ॲग्रीमेंटचे प्रारूप तयार करताना फायनन्शिअल फिजिबिलिटी टेक्निकल लोक ठरवितात ते त्यांचे काम नाही, यासाठी फायनन्शिअल एक्सपर्ट नेमावे लागतील. एखादी इमारत कॉर्पोरेट सेक्टरमध्ये उभी करायची असेल व स्वतःची गुंतवणूक करून कंत्राटदार ती इमारत बांधून देत असताना त्याचा प्रॉफिट ठरवून तो त्यात इनकॉर्पोरेट करत असतो. त्याप्रमाणे ते टेंडर काढण्यात येते. ते टेंडर ७ टक्के ७.१ किंवा ७.२ टक्केच्या वर-खाली येतात, यासंदर्भातील रेकॉर्ड विभागाने तपासून पहावे. १०० किंवा १००० रेकॉर्ड नेटवर जाऊन तपासून पहावेत. त्यांच्यामध्ये ४० टक्के अबोव्ह होतात, ६० टक्के खाली येतात,४५ टक्के अबोव्ह येतात, याचे कारण असे आहे की, त्यांच्याकडे फायनन्सिअल एक्सपर्ट कोणीही नाही. या विभागात यापुढे बीओटीवर जे प्रोजेक्ट असतील त्यासाठी लागणारा पैसा, त्यांचे व्याज, नफा कमविण्याची क्षमता हे सर्व कॅल्क्युलेट करून ते करायला पाहिजे. वेगवेगळी जिओग्राफिकल परिस्थिती असल्यामुळे स्कोप ऑफ वर्क मध्ये डिफरन्स असतो, त्यामध्ये मॅन्युअल किंवा मशीनरीच्या माध्यमातून किती वर्क होणार आहे, त्यामुळे त्याचा टेंडर कन्डिशनमध्ये फरक पडतो. हे सर्व मान्य आहे, कंत्राटदार ॲग्रीमेंट फ्रेम करून आणतात, त्याचे प्रारूप तयार करून आणतात या गोष्टी विभागाकडून मान्य करण्यात येतात. कारण सर्व बाबी करून निर्णयाप्रत येतांना शासनाच्या निर्णयाच्या त्या विरोधात जातात. यासाठी सीए चे पॅनल तयार केले पाहिजे व एक सिस्टीम तयार करून घेतली पाहिजे अशी सूचना समितीने दिली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, मोठ्या प्रमाणात कन्सेशन ॲग्रीमेंट करायचे असेल, जसे आता नागपूर-मुंबई रस्त्यांच्या कामाच्या ॲग्रीमेंटबाबत चर्चा करण्यात येत आहे. तेथील फायनान्शीअल साईड पाहण्याचे काम एसबीआयकॅप कंपनीला दिले आहे. याशिवाय कोणतीही कार्यवाही करण्यात येत नाही. एझेडबी ही देशात सर्वात चांगली लिगल फर्म आहे तिच्याकडे लिगल साईडचे काम देण्यात आले आहे. जे घडून गेले आहे त्याबाबत आता काही करता येणार नाही. यासंदर्भातील आढावा घेत असताना विभागाकडून सांगण्यात येते की, वॉटरटाईट ॲग्रीमेंट आपण करू. ॲग्रीमेंटमध्ये स्कोप चेंज करण्याचा कोणताही सेक्शन नमूद करण्यात येणार नाही. एकदा स्कोप ठरल्यावर त्यामध्ये चेंज करण्याची आवश्यकता दिसत नाही. ही बाब आता पुढील कामांच्या संदर्भात करता येईल. सुरूवातीला कन्सेशन ॲग्रीमेंट कसे करावेत याबाबत कोणालाही कल्पना नव्हती. कारण सार्वजनिक बांधकाम विभागाचा कन्सेशन ॲग्रीमेंटबाबत कोणताही अभ्यास नव्हता, त्यांचे काम फक्त रोड व इमारत बांधायची आहे, त्यावेळी कंत्राटदारांना बोलावून त्यांना निधी देऊन ती कामे करून घेण्यात येतात. आता हा विषय वेगळा आहे. कंत्राटदारांनी या कामासाठी पैसा लावला पाहिजे तो निधी टोलच्या माध्यमातून जमा करण्यात यावा. यामध्ये काही लोकांनी सुरूवातीला खूप विरोध केला सुरूवातीला कन्सेशन असताना देखील टोलमधून पैसा गोळा करू दिला नाही. मुंबई-पुणे एक्सप्रेस वे चे पहिले तीन वर्षे पाहिले तर कंत्राटदाराला सुरूवातीला प्रचंड तोटा झालेला आहे. त्यानंतर आजची परिस्थिती पाहिली तर खूप मोठ्या प्रमाणात नफा होत आहे. या कामातील अनुभव जसा-जसा वाढतो, म्हणजे हा विषय शिक्षणासारखा आहे, त्यामुळे या क्षेत्रात विभागाचे शिक्षण हळूहळू होत आहे. मी अजूनही असे म्हणत नाही की, आता जे कन्सेशन ॲग्रीमेंट करण्यात येईल ते खरेच होईल, परंतु यामध्ये विभाग असा प्रयत्न करणार आहोत की यापुढे असे होऊ नये.

विभागीय सचिवांनी आता सांगितले की, स्कोप चेंज होऊ नये पण समितीने स्कोप बदलण्याचे उदाहरण देताना सांगितले की, कोटाचे इस्टिमेट करतात व नंतर ग्रेनाईट लावतात, कारण त्यामध्ये २०० टक्के नफा असतो. सार्वजनिक बांधकाम विभागाने नांदेड येथे हे काम केले आहे, ५० कोटी रुपयांचा आयटम वाढविला आहे. अशा प्रकारे यावर कोठे तरी बंधन आणले पाहिजे. स्कोप म्हणजे आयटम बदलला किंवा ज्यामध्ये हायमार्जिन आयटम आहेत, टेंडर काढत असताना एक नमूद करतात, तो इंजिनिअर म्हणतो, चिंता करू नका मी येथे आहे, तो ज्यावेळी आपल्या जवळच्या इंजिनिअरला काम देतो, त्यामधील आयटम बदली करून सर्व प्रोव्हीजन ॲडजेस्ट करून देतात. त्यामुळे यावर कोठे तरी बंधने आणली पाहिजेत असे मत समितीने व्यक्त केले असता यावर विभागीय सचिवांनी असा खुलासा केला की, यामध्ये दोन-तीन बाबी आहेत, पर लेन किलोमीटर कॉस्टची सरासरीची आपणाला कल्पना असते. हे सर्व टेंडर पर लेन किलोमीटर कॉस्टपेक्षा फार जास्त आहेत, परंतु आपण सुरूवातीला या दिशेला वळलो की, कन्सेशन ॲग्रीमेंट करून रस्ते तयार करून घ्यावयाचे आहेत, त्यावेळी विभागातील कोणालाही याची कल्पना नव्हती की, हे ॲग्रीमेंट कसे करावे. दुसरे असे की, विभागाकडून पूर्ण रिस्क ही कन्सेशनवर टाकण्यात येत होते. आज कन्सेशन ॲग्रीमेंट पाहिले तर एनएचएआयच्या कोणत्याही टेंडरला प्रतिसाद मिळत नाही. कन्सेशन ॲग्रीमेंट आपण काढले तर टेंडरला प्रतिसाद मिळत नाही. ते कंत्राटदार देखील अडचणीत आले आहेत, कन्सेशन ॲग्रीमेंट करून रस्ते तयार केले आहेत त्यांची इतकी वाईट परिस्थिती आहे, असे असताना ॲग्रीमेंट करून ठेवले आहे. विभाग देखील त्या रस्त्यांवर निधी खर्च करू शकत नाही व त्या कंत्राटदाराकडून काम देखील करून घेऊ शकत नाही परंतु टोल कंत्राटदार गोळा करीत आहे. अशी परिस्थिती निर्माण झाली आहे यामध्ये विभागाला जसा अनुभव येतो त्यातून शिकून पुढील कार्यवाही करण्यात येते.

महालेखाकारांनी काढलेल्या या परिच्छेदासंदर्भात समितीच्या बैठकीत होणारी चर्चा ही महाराष्ट्राच्या भल्यासाठी करण्यात येते, यामध्ये आता खूप ॲडव्हॉन्स टेक्नॉलॉजी आहेत, रस्त्यावरुन ज्या व्हेईकल जातात त्यांची मोजणी सुरूवातीच्या काळात मॅन्युअली करण्यात येत होती. आज जरी कॅमेऱ्याने करण्यात येत असली तरी त्यामध्ये अनेक बदल करता येतात. जेथे टोलनाका ठरविण्यात आलेला आहे तेथून जे व्हेईकल दोन्ही बाजुने जातील त्या ठिकाणी जमिनीच्या खाली असे इंस्ट्रूमेंट लावले जातात की, त्या जागेवरुन व्हेईकल गेले की, तातडीने तो रजिस्टर होतो. त्याला कोणीही हात लावू शकत नाही. त्यामध्ये कोणताही बदल करता येत नाही, त्या इंस्ट्रूमेंटवरुन कितीही वजनाचा म्हणजे ५० टन वजनाचा ट्रक गेला तरी त्याचे गणित तातडीने मिळते. त्यामुळे पुणे-मुंबई एक्स्प्रेस वे चा टोल लावताना सुरूवातीच्या काळात त्या ठिकाणावरुन कोणी जात नव्हते, कारण मोठ्या व्हेईकला परवानगी दिलेली नव्हती. छोट्या व्हेईकलसाठी जुना रोड दुरुस्त करून घेतला होता त्यावेळी लोक तेथून फुकट जात होते तेथे टोल नव्हता. जुन्या रस्त्यावर टोल लावल्यावर या रोडवर वाहतूक वाढली आहे ही बाब ॲव्हरेजमध्ये घेण्यात यावी. आपण सुरूवातीचा काळ मोजू नका, पहिल्या वर्षाच्या ट्राफिकनंतर, दुसऱ्या वर्षात ठरवावे, दुसऱ्या वर्षाच्या ट्राफिकनंतर त्याचा कालावधी ठरवावा अशी सूचना समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी असे सांगितले की, जुलै व ऑगस्ट महिन्यात असा नियम होणार आहे की, टोलवरुन जाणारी सर्व ट्राफिक इलेक्ट्रानिक टॅगशिवाय जाऊ शकत नाही. केंद्र शासनाकडून असा नियम करण्यात येत आहे, केंद्र शासनाचे एक पत्र विभागाला आले आहे, विभागाने यावर अभ्यास करून तुमचे अभिप्राय नमूद करावेत. असे त्यांनी कळविले आहे. असे झाले तर हा विषय संपेल. ई-टॅग झाला तर आपोआप कळेल की, कोणती गाडी गेली व पैसे किती मिळाले. त्यामुळे टोलबुथची गरज लागणार नाही, आता ही पद्धत सध्या कोठेही कार्यरत नाही. ती बंधनकारक नाही, यापुढे ती बंधनकारक करण्यात येईल. बंधनकारक झाले की, कोठेही टोलबुथ लागणार नाही, गाडी गेली की आपोआप काऊंट होणार गाडी थांबविण्याची गरज पडणार नाही टोलचे रिव्हीजन तीन वर्षांत केले जाते.

या अनुषंगाने समितीने सूचित केले की, टोलचे रिव्हीजन एका वर्षानंतर केले तर ते जास्त सोईचे होईल. कारण आता ही बाब आता कठीण राहिलेली नाही. यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, टोलसंदर्भात विभागाची संकल्पना अशी आहे की, रस्ता ईपीसीमध्ये तयार करावयाचा आहे आणि टोल टेंडर वेगळा काढायचा आहे. इंडियन रोड कॉंग्रेसच्या स्पेसिफिकेशन प्रमाणे शासनाने रस्ता तयार करावा. तो विभाग कंत्राटदाराकडूनच तयारर करून घेतो. टोल वसुलीचे टेंडर वेगळे काढावे. जेणेकरून टोल व रस्त्याचा काही संबंध येणार नाही. त्यामुळे रस्ता मेन्टेन करण्याची जबाबदारी एका व्यक्तीची व टोल वसूल करण्याची जबाबदारी दुसऱ्या व्यक्तीची राहील.

परिच्छेद क्र.२.१.१३.४ - प्रकल्पाची अंमलबजावणी :

मुदतवाढीचे प्रपोजल प्रलंबित आहे आणि प्रकल्पाचे काम ऑलरेडी पूर्ण झालेले आहे. सन २०१२ मध्ये प्रस्ताव सादर केलेला आहे. " सदर बाब विचाराधीन आहे," असे लेखी उत्तरात नमूद केलेले आहे. ही बाब समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणून दिली असता यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, मध्यंतरीच्या कालावधीत स्टिअरिंग कमिटीने निर्णय घेतलेला आहे. त्यांनी ५२ दिवसांचे एक्स्टेंशन दिलेले आहे आणि २३ दिवसाचा दंड आकारलेला आहे.

परिच्छेद क्र.२.१.१४.१ कशेळी पूल प्रकल्प :

" शासनाच्या बुडालेल्या महसुलाची रक्कम रु.१.६० लक्ष वसूल करण्याबाबत पत्र देण्यात आले आहे, असे नमूद केलेले आहे. जी वसुली करावयाची आहे ती अद्याप प्रलंबित आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, १.६० लाख रुपयांची वसुली करावयाची आहे. उद्योजकाला हलक्या वाहनांसाठी पेमेंट करावयाचे आहे त्यातून वसुली करावी, असे त्याने लिहून दिलेले आहे. वसुलीबाबत सर्व असेच म्हणतात की, आम्हाला तुमच्याकडून रक्कम येणे आहेत. कारण, बसेस, जीप आणि कार या वाहनांसाठी टोल बंद केलेला आहे त्याबाबत कोर्टात केस सुरू आहे. अद्याप परत कोणालाही पैसे दिलेले नाहीत त्यांचे असे म्हणणे आहे की, जी काही देय रक्कम आहे ती त्यातून कपात करून घ्यावी.

सुरूवातीला सार्वजनिक बांधकाम विभागाने नुकसान भरपाई पोटी ४७.१९ लाख रुपयांची वसुली प्रस्तावित केली होती. आता विभागाचे असे म्हणणे आहे की, एवढ्या अमाऊंटची वसुली करण्याची गरज नाही. तेथून एवढ्या बसेस गेलेल्या आहेत. त्यामुळे एवढे लिक्विडिटी डॅमेजेस कमी करावेत, हे कसे काय कॅल्क्युलेट केले आहे ? हे कोणत्या बेसिसवर झालेले आहे ? विभागाने कोणता आधार घेऊन मत दिलेले आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, वर्क ऑर्डरची जी डेट आहे ती आपण जुनीच ठेवलेली आहे. फायनान्शिअल क्लोजर त्यानंतर झाले असले तरी देखील वर्क ऑर्डरची डेट जुनीच असल्यामुळे त्यावर दंड देय नाही, असे विभागाचे म्हणणे आहे. वर्क ऑर्डरची जी डेट आहे ती फायनान्शिअल क्लोजरच्या अगोदरची आहे. ज्या दिवशी वर्क ऑर्डर दिली जाते त्या दिवसापासून त्याचा कालावधी सुरू होतो. त्यामुळे त्यावर दंड लावणे शक्य नाही, असे विभागाचे म्हणणे आहे.

या संदर्भात महालेखाकारांनी समितीस सांगितले की, ज्यावेळी हा रिपोर्ट झाला त्यावेळी शासनाने ही बाब सुरूवातीला ॲक्सेप्ट केली होती. आता हे होत नाही असे विभागाचे म्हणणे आहे.

पैसे घेणे योग्य आहे असे विभागाच्या वतीने एक्झिट कॉन्फरन्समध्ये मान्य करण्यात आले होते. परंतु, आता विभागाकडून हे कारण दाखविण्यात येत असल्याचे समितीने नमूद केले. तसेच द्वज्यावेळी महालेखाकारांनी एक्झिट कॉन्फरन्समध्ये हा विषय पॉईंट आऊट करून दिला त्यावेळी त्यांच्याकडून पैसे घेणे आवश्यक आहे, हे विभागाने मान्य केले होते. परंतु, आता मात्र विभागाकडून याबाबत डिफेन्स करण्यात येत आहे. यावर विभागीय सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांनी सांगितले की, मे महिन्यात फायनान्शिअल क्लोजर झालेले असल्यामुळे त्यानंतरची वर्क ऑर्डरची डेट घ्यावी, असे त्यांचे म्हणणे आहे.एक्झिट कॉन्फरन्समध्ये असे म्हणणे होते की, आम्ही फायनान्शियल क्लोजरची डेट घेतलेली आहे. आता आमचे असे म्हणणे आहे की, आम्ही वर्क ऑर्डरची डेट घेतलेली आहे व आता वर्क ऑर्डरची डेटच गृहीत धरण्यात येणार आहे.

परिच्छेद क्र.२.१.१५.१ - अलिबाग पेण खोपोली रस्त्याची सुधारणा :

सदर रस्त्याची त्यावेळी स्थिती बरीच खराब असल्यामुळे तो सुस्थितीत आणणे अत्यंत गरजेचे होते. त्यामुळे प्रकल्पाच्या निविदा सविस्तर सुसाध्यता अहवालाऐवजी प्राथमिक सर्व्हेक्षणावर मागविण्यात आल्या होत्या, असे स्पष्टीकरणामध्ये नमूद केलेले आहे. असे करता येते काय ? असा मुद्दा समितीने उपस्थित केला असता यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, असे करता येत नाही. परंतु, सन २००२ मध्ये असे केले गेले आहे. त्याप्रमाणे निविदा मागविण्यात आल्या होत्या परंतु, निविदा ॲक्सेप्ट होण्यापूर्वी त्याचा डिटेल स्टडी करण्यात आला होता.

समिती समोर साक्षीसाठी आलेला असताना विभागीय सचिवांनी समितीला वस्तुस्थितीदर्शक माहिती दिली तर परिच्छेदावरील चर्चा लवकर पूर्ण होईल. परंतु, यामध्ये चूक झालेली आहे. असे करणे योग्य नाही, ही वस्तुस्थिती आहे असे मत समितीने नाराजीने व्यक्त केले असता यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, विभागाने नंतर असे केलेले नाही फक्त या प्रकरणामध्येच असे झालेले आहे.

म्हणजे प्राथमिक सर्व्हेक्षणानुसारच टेंडर काढलेले आहे. प्राथमिक सर्व्हेक्षणानुसार रस्त्याची मूलभूत किंमत रु.२४.२८ कोटी इतकी येत होती व त्याची तुलना करता निविदेची अंतिम किंमत रु.१७.९४ कोटी रुपये आहे आणि सुसाध्यता अहवालानुसार ती किंमत १४.२५ आहे. हे नेमके काय आहे ? याचे प्राथमिक सर्वेक्षण कोणी केले ? अशी विचारणा समितीने केली असता यावर विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, अंतिम निविदा १४.८५ कोटी रुपयांना मान्य झालेली आहे व त्यावेळी विभागानेच प्राथमिक सर्व्हेक्षण केले होते.

विभागाने प्राथमिक सर्व्हे केल्यानंतर त्याची किमत २४.२८ कोटी रुपये आली होती, याला कोणता आधार होता ? त्यामध्ये कोणते डिस्क्रिप्शन्स होते ? त्यामध्ये किती बिडर होते ? अशी विचारणा समितीने केली असता यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, त्यावेळी प्रथम निविदेला प्रतिसाद मिळाला नव्हता. त्यामुळे दुसऱ्यांदा निविदा कॉल करण्यात आली एकच निविदा प्राप्त झाली होती.

प्राथमिक सर्व्हेक्षणापासून निविदा काढण्यापर्यंत प्रत्येक गोष्ट मॅन्युप्युलेट करावी, अशी परिस्थिती आहे. कार्यकारी अभियंता, अधीक्षक अभियंता किंवा ज्यांनी कोणी प्राथमिक सर्व्हेक्षण केले असेल ते सर्व बघितले पाहिजे. कदाचित ते अधिकारी आजही सेवेत कार्यरत असतील कारण, नंतर ही मोडस ऑपरेन्डी होते. एका रस्त्याचे काम झाल्यानंतर दुसऱ्या रस्त्यासाठी, त्यानंतर तिसऱ्या रस्त्यासाठी असे होते. असे मत समितीने व्यक्त केले व पुढे अशी विचारणा केली की, सिंगल टेंडर आले तर काम देण्यात येते का ? येथे टेंडर रिकॉल केले होते व द्वसिंगल टेंडर आले तर रिकॉल करावयास पाहिजे विभागाने एकदा रिकॉल केले होते.

पहिल्यांदा निविदेला प्रतिसाद मिळाला नाही आणि दुसऱ्या वेळी एकच टेंडर प्राप्त झाले होते. त्यामुळे तिसऱ्यांदा टेंडर कॉल करावयास पाहिजे होते. याबाबत नियम काय आहेत, टेंडर कॉल करण्याची पद्धत काय आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, या प्रकरणात जे झालेले आहे ते व्हावयास नको होते. कारण, सन २००२ मध्ये जो प्राथमिक सर्व्हे केलेला आहे त्यावेळी टेंडर आले नव्हते सन २००४ मध्ये टेंडर फायनलाईज झाले. २ वर्षात डीपीआर करून टेंडर काढावयास पाहिजे होते. परंतु, आता हे डिफेन्ड करणे शक्य नाही म्हणून मी डिफेन्ड सुद्धा करीत नाही.

हे सर्व आक्षेपार्हच आहे ही सन २००४ मधील घटना आहे. या संदर्भात कारवाई केली पाहिजे कोणावर जबाबदारी निश्चित केलेली आहे काय ? कारण या प्रकरणास आता १२ वर्षे झालेली आहे आणि कारवाई काही झाली तर हे पुढील काळात सुद्धा असेच होईल असे मत समितीने व्यक्त केले असता यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, सन २००२ मधील हे टेंडर आहे. १२ वर्षे झाली असून संबंधितांवर कारवाई करण्यात येईल.

आज अशी परिस्थिती आहे की, सन २००४ मध्ये निर्णय झालेला असला तरी टोलच्या कालावधीत ज्या वाहनांना सूट दिलेली आहे त्याचा मोबदला सरकारकडून दिला जाणार आहे. परंतु, त्यावेळी ज्या पद्धतीने काम व्हावयास पाहिजे होते ते न झाल्यामुळे त्याचा भुर्दंड आजही सोसत आहे. यावर विभागीय सचिवांनी नमूद केले की, शासनाने जे ६५ टोलनाके बंद केले त्या काळात म्हणजे मे, २०१५ पासून टोल बंद झालेला आहे अजून त्यांना पेमेंट दिलेले नाही पेमेंटबाबत सर्व व्हेरिफाय करावे लागेल.

आता पेमेंट देणे कोणत्या आधारावर नाकारता येईल, याबाबत विभागाची लिगल पोजिशन भक्कम आहे, असे यावरुन दिसत नाही. कारण कंत्राटदार कॉम्पेन्सेशन मिळावे यासाठी कोर्टात जाईल असे मत समितीने व्यक्त केले असता यावर विभागीय सचिवांनी यासंदर्भात सांगितले की,

लिगल पोजिशन तर भक्कम नाहीच आणि ऑलरेडी टोल देखील बंद झालेला आहे. कॉम्पेन्सेशनचा एक विषय आहे दुसरा विषय असा आहे की, जे स्कोप ऑफ वर्क होते त्याप्रमाणे त्याने काम केले नसेल तर विभाग अजूनही कॉम्पेन्सेशनमध्ये कमी करू शकतो. परंतु, स्कोप ऑफ वर्कची पूर्णपणे खात्री करून घेतली पाहिजे.

विभागाने सिंगल टेंडर काढलेले आहे ही बाब निदर्शनास आणली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, ही पद्धत चुकीची आहे. कारण, प्राथमिक सर्व्हेक्षणानुसार टेंडर काढणे उचित नाही आणि प्राथमिक सर्व्हेक्षणानुसार टेंडर काढले तर खूप व्हेरिएशन होतील कारण प्राथमिक सर्व्हेक्षणामध्ये डिटेल्स नसतात. प्राथमिक सर्व्हे आणि डिटेल्स सर्व्हेमध्ये तफावत असते. त्यामुळे ती अमाऊंट २४ कोटी रुपयांवरुन १५ कोटी रुपयांवर आलेली आहे.

या सर्व प्रकरणामध्ये प्रशासकीय चुका दिसून येतात. या संदर्भात विभागाच्या माध्यमातून कोणती कारवाई प्रस्तावित केली जाणार आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता यावर विभागीय सचिवांनी आश्वासित केले की, यापुढे असे होणार नाही.

We are not here for checking future works, we are here for doing postmortem of the earlier works. असे समितीने नमूद केले तसेच प्रशासकीय दृष्ट्या या कामामध्ये मोठ्या प्रमाणात लॅप्सेस झालेले आहेत. म्हणून ज्या अधिकाऱ्यांच्या मेहेरबानीमुळे हे सर्व निर्णय झालेले आहेत त्याबाबतची माहिती व याबद्दल जबाबदारी निश्चित करून संबंधितांवर तीन महिन्याच्या आत कारवाई केली पाहिजे आणि त्याबाबतची संपूर्ण माहिती समितीला सादर करावी असे समितीने विभागास सांगितले. या अनुषंगाने विभागाने २४ ऑगस्ट, २०१६ रोजी चौकशीचे आदेश देण्यात आले असल्याचे सांगितले. सदर प्रत माहिती पुस्तिका क्र.३ मधील प्रपत्र १० मध्ये तसेच माहिती पुस्तिका क्र.५ मध्ये समाविष्ट असून सदर माहिती समिती कक्षात उपलब्ध आहे.

मलकापूर बुलढाणा चिखली रस्त्याचे दुपदरीकरण :-

मलकापूर-बुलढाणा-चिखली रस्त्याचे दुपदरीकरण या संदर्भात माहिती देताना विभागीय सचिवांनी सांगितले की, पहिला विषय ट्रॅफिक काऊंट संदर्भातील आहे. त्यावेळी सर्व रस्ते बीओटी तत्वावर केलेले आहेत आणि त्यावेळी अशाच प्रकारे ट्रॅफिक काऊंट करण्यात येत होते.

सुरूवातीला टोलचे काम एका बँकेने घेतले होते. त्या एजन्सीचे नाव काय ? अशी समितीने विचारणा केली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, सिंगल बीड झाले होते. बुलढाणा अर्बन क्रेडिट को-ऑपरेटिव्ह सोसायटी आणि नॅशनल बिल्डींग कन्स्ट्रक्शन कंपनी यांचे जॉईंट व्हेंचर होते त्यांचे टेंडर ॲक्सेप्ट झाले होते.

मग त्याचे थर्ड पार्टी इन्स्पेक्शन कोणी केले ? सिंगल टेंडर ॲक्सेप्ट झाले. त्यामध्ये बँक पार्टिसिपेट करते. सिंगल टेंडरपूर्वी टेंडर कॉल केले होते काय ? दुसऱ्यांदा टेंडर कॉल केले का पहिल्यांदाच टेंडर कॉल करून काम दिले ? व बँक कन्स्ट्रक्शनचे काम करते काय ? असे प्रश्न समितीने उपस्थित केले असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, त्यांचे नॅशनल बिल्डींग कन्स्ट्रक्शन कॉर्पोरेशन बरोबर जॉईंट व्हेंचर होते पहिल्या कॉलला सिंगर टेंडर दिलेले आहे.

एकमेव बोली मंजूर करू नये अशा तरतुदी नियम पुस्तिकेत नाहीत,त असे आपण लेखी उत्तरात नमूद केलेले आहे.े ही बाब महालेखाकारांनी समितीच्या निदर्शनास आणत कार्यकारी अभियंता, अधीक्षक अभियंता, मुख्य अभियंता यांनी शासनाकडे प्रस्ताव मंजुरीसाठी पाठविला असेल. सचिवांनी त्याबाबतची नोट्स काढावी आणि त्यांनी सिंगल टेंडरवर मंजूर करण्याची शिफारस केली असेल आणि तसा नियम नसेल तर त्यांच्यावर कारवाई करावी. कारण, शासनाने त्यांच्या शिफारशीशिवाय मंजुरी दिली नसेल. पहिली गोष्ट म्हणजे सिंगल टेंडर आल्यानंतर त्यांनी शासनाकडे प्रस्ताव पाठविण्याचा प्रश्नच येत नाही. परंतु, तत्कालीन कार्यकारी अभियंता, अधीक्षक अभियंता आणि मुख्य अभियंता यांनी सिंगल टेंडर आल्यानंतर सुद्धा शासनाकडे प्रस्ताव पाठविला असेल तर त्यांच्यावर कारवाई केली पाहिजे असे समितीने मत व्यक्त केले असता याबाबत असे स्पष्टीकरण होऊ शकते की, एक पतसंस्था आणि एक केंद्र शासनाची संस्था यांचे जॉईंट व्हेंचर होते असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

टेंडरमध्ये कोणालाही अशी सूट देता येत नाही. असे होऊ शकते, का तुमचे असे स्पष्टीकरण आहे ? नॅशनल बिल्डींग कन्स्ट्रक्शन कंपनी ही केंद्र शासनाची कंपनी नाही. ती बुलढाणा जिल्ह्यातील खाजगी कंपनी असल्याचे समितीने विभागास अवगत केले तसेच विभागाने सिंगल टेंडरवर काम दिलेले आहे. ज्या कार्यकारी अभियंता, अधीक्षक अभियंता आणि मुख्य अभियंत्यांनी शिफारस केली त्यांच्या विरोधात आपण कारवाई केली पाहिजे. आपण त्यांच्यावर निलंबनाची कारवाई केली पाहिजे, असा हा विषय आहे. कार्यकारी अभियंता सिंगल टेंडरवर कशी काय शिफारस करू शकतात. कार्यकारी अभियंता यांनी शिफारस केली, चूक केली. परंतु, त्यानंतर अधीक्षक अभियंता आणि मुख्य अभियंता यांनी देखील चूक केली. याला मान्यता दिल्याची जी नोटशिट आहे त्यावर कनिष्ठ अधिकाऱ्यांपासून वरिष्ठ अधिकाऱ्यांनी काय लिहिलेले आहे हे बघण्यासाठी त्याची एक प्रत समितीला उपलब्ध करून द्यावी. कोणत्या अधिकाऱ्याने कोणती शिफारस केलेली आहे याबाबतचे सर्व नोटींग समितीला उपलब्ध करून द्यावे आणि त्यांच्या विरुद्ध आपण कोणती कारवाई करणार आहात, हे देखील समितीला सांगावे असेही समितीने विभागास सांगितले **या अनुषंगाने विभागाने माहिती सादर केली आहे. (सदर माहिती पुस्तिका क्र.३ मधील प्रपत्र ११ व १२) सदर माहिती समिती कक्षात उपलब्ध आहे.** आणि या संदर्भातील सर्व माहिती विभागाने समितीला सादर करावी, संबंधितांविरुद्ध कारवाई करावी आणि त्याचा अहवाल सादर करावा असे निदेश समितीने दिले.

समितीला पाठविण्यात आलेल्या विवरणपत्रामध्ये मुख्य अभियंत्यांच्या अभिप्रायाचा उल्लेख आहे. त्यामध्ये असे नमूद केले आहे की, " निविदा प्रपत्रामध्ये उद्योजकाने विशेष प्रयोजन संस्था अंतर्भूत करावी, हे अनिवार्य नाही. तसेच एकमेव बोली मंजूर करू नये, अशा तरतुदी नियमपुस्तिकेत नाही. " एकमेव बोली मंजूर करू नये, हे म्हणणे नियमानुसार योग्य आहे का ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी त्यांचे हे म्हणणे योग्य नसल्याचे समितीस अवगत केले.

मग तसे असेल तर मुख्य अभियंता यांनी कशाच्या आधारे हे अभिप्राय दिलेले आहेत, समितीला हे अभिप्राय कोणी सादर केले आहेत व हे अभिप्राय कोणत्या तारखेला देण्यात आले आहेत ? असे समितीने विचारने असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, मॅन्युअलमध्ये नाही पण सी.व्ही.सी.च्या गाईडलाईनमध्ये ते आहे.

त्यामुळे समितीने सूचित केले की, अशा सर्व प्रकरणांची चौकशी सी.बी.आय. किंवा ॲन्टी करप्शन ब्युरो किंवा निवृत्त न्यायाधीशांमार्फत करण्यात यावी, कोणत्या अधिकाऱ्याने समितीला सादर केले आहेत, कारण लेखी व तोंडी खुलासा वेगळा आहे आणि दोन्ही खुलाशात फार मोठी तफावत आहे. शासनानेही या अभिप्रायांशी लेखी सहमती दर्शविलेली आहे ही बाब गंभीर स्वरूपाची आहे.

समितीला देण्यात आलेले पूर्ण उत्तरच चुकीचे आहे. आतापर्यंत झालेल्या चर्चेनुसार व विभागानेच समितीला सादर केलेल्या लेखी माहितीनुसार समितीच्या असे निदर्शनास आले आहे की, या प्रकरणी मंजूर करण्यात आलेली एकमेव बोली नियमाला धरून नाही. त्यामुळे सर्व संबंधित अधिकाऱ्यांविरुद्ध येत्या तीन महिन्यांत विभागाने कडक कारवाई करावी आणि कार्यपूर्ती अहवाल समितीला सादर करावा. त्याबरोबरच या प्रकरणातील सर्व संबंधित अधिकाऱ्यांची नावे व पदनामे समितीला कळवावीत असे निदेश समितीने विभागास दिले.

नॅशनल बिल्डिंग कन्स्ट्रक्शन कंपनी प्रा. लिमिटेडला रस्ता बांधणीचा अनुभव नव्हता, हे खरे आहे का ? कारण नॅशनल बिल्डिंग कंन्स्ट्रक्शन कंपनी आणि बुलढाणा अर्बन क्रेडिट को-ऑप. सोसायटी यांना रस्ता बांधणीचा अनुभव नव्हता. तसे नसेल तर विभागाने हे स्पष्ट करावे की, या कंपनीला कोणता अनुभव होता. सदर कंपनी ही कॉन्ट्रॅक्टर म्हणून रजिस्टर होती का ? सदर कंपनीचे संचालक व बँकेचे संचालक कोण होते ? बँकेच्या संचालक मंडळातील संचालक कंपनीच्या संचालक मंडळावर होते का ? सदरची कंपनी कॉंट्रॅक्टर म्हणून कधी रजिस्टर झाली द्वआहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, बी.ओ.टी.तत्वावर काम घेण्यासाठी रजिस्ट्रेशनची आवश्यकता नाही. तथापि, कामाचा अनुभव असण्याची आवश्यकता आहे. समितीने उपस्थित केलेल्या उपरोक्त प्रश्नासंदर्भात विभागीय सचिवांनी सर्व बाबी तपासून घेतो असे आश्वासन दिले.

प्रथमदर्शनी असे दिसून येत आहे की, नॅशनल कंपनी आणि क्रेडीट सोसायटी यांनी मिळून हे काम घेतले आहे आणि हे काम पूर्ण करण्यासाठी त्यांनी जे. व्ही. कुलकर्णी या कॉन्ट्रॅक्टरबरोबर जॉईंट व्हेंचर केले. या जॉईंट व्हेंचरसाठी कंपनीने शासनाची मान्यता घेतली आहे का, अशा प्रकारची मान्यता घेणे नियमानुसार आवश्यक आहे का ? कारण याच परिच्छेदाच्या स्पष्टीकरणात हे स्पष्ट करण्यात आले आहे की, त्यांनी अशा प्रकारची परवानगी घेतलेली नाही. त्यामुळे शासनाच्या परवानगीशिवाय जे. व्ही. कुलकर्णी या कॉंट्रॅक्टराला पार्टनर कसे करून घेण्यात आले ? या परिच्छेदात असेही नमूद करण्यात आले आहे की, " प्रकल्प पूर्ण करण्यासाठी उद्योजकाने कोणास काम द्यावे, ही उद्योजकाची अंतर्गत बाब आहे. त्यामुळे उद्योजकाशी जो करारनामा करण्यात आला तो विभागाच्या दृष्टीने अंतिम आहे. " शासनाचे उपरोक्त अभिप्रायास समर्थन आहे का ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, अशा प्रकारे सब-कॉंट्रॅक्ट ते देऊ शकतात परंतु, सब-कॉंट्रॅक्टर पात्र असला पाहिजे.

एक बाब स्पष्ट आहे की, कोणतेही कंत्राट देत असताना निविदेमध्ये अनुभव व अन्य अटी व शर्ती टाकलेल्या असतात. याचे कारणच हे असते की, कंत्राट दिले गेल्यानंतर कामाची गुणवत्ता मिळाली पाहिजे. कंत्राट घेतल्यानंतर संबंधित कंपनीने कोणताही सब-कॉंट्रॅक्टर नेमला तर गुणवत्ता मिळू शकेल, याबाबतची शाश्वती विभाग देऊ शकणार आहे का ? मग निवेदेतील अटी व शर्तीला काय अर्थ राहणार आहे ? असा मुद्दा समितीने उपस्थित केला असता विभागीय सचिवांनी असा खुलासा केला की, जो पात्र असेल तो सब-कॉंट्रॅक्ट घेऊ शकतो. परंतु, एखाद्या कंपनीने सब-कॉंट्रॅक्ट दिला याचा अर्थ हा नाही की, त्यांची जबाबदारी संपली. एल ॲण्ड टी ला त्यांच्या बळावर काम देण्यात येते. या प्रकरणी तसे झाले आहे किंवा नाही, हा विषय आहे.

समितीच्या बैठकीत आता झालेल्या या संपूर्ण चर्चेनंतर विभागाला आपले अभिप्राय परत घ्यावयाचे आहेत का ? कारण, आता विभागाने समितीला सादर केलेल्या लेखी स्पष्टीकरणात " मुख्य अभियंता यांचे अभिप्रायाशी सहमत आहे," असे अभिप्राय दिले आहेत पण आता ही सर्व चर्चा झाल्यानंतर समितीला विभागाला असे विचारावाचे आहे की, अजूनही विभाग मुख्य अभियंत्यांच्या अभिप्रायाशी सहमत आहे का ? तसे नसेल किंवा नजरचुकीने विभागाने सहमती दर्शविली असल्यास आता या स्टेजला विभागाला स्वत:चे अभिप्राय मागे घ्यावयाचे आहेत का ? तसे झाले तर ती जबाबदारी मुख्य अभियंत्यांवर येईल. मुख्य अभियंता किंवा क्षेत्रीय अधिकाऱ्यांचे अभिप्राय समिती लक्षात घेत नाही. समितीसाठी विभागाचे अभिप्राय महत्त्वाचे असतात. परंतु, आपल्याला विभागाचे अभिप्राय मागे घ्यावयाचे नसतील तर मग समिती आपल्या स्तरावर या परिच्छेदासंदर्भात पुढील कार्यवाही करील असे समितीने साक्षीच्या बैठकीत नमूद केले असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, विभागाने आपले अभिप्राय यापूर्वीच दिलेले आहेत. तथापि, या संपूर्ण चर्चेत समितीने दिलेल्या सूचनानुसार आवश्यक ती सर्व कार्यवाही करण्यात येईल. या प्रकरणी पूर्ण चौकशी करण्यात येईल व जे समोर येईल ते समितीला सादर करण्यात येईल.

या प्रकरणी दोन गोष्टी आक्षेपार्ह आहेत. एकमेव बोली मंजूर करण्यात आल्याच्या बाबीचे मुख्य अभियंता व संबंधित मंत्रालयीन विभाग समर्थन करीत आहेत. दुसरी गोष्ट ही आहे की, एका कंपनीला कंत्राट दिल्यानंतर सदर कंपनीने अन्य एका कंत्राटदाराला शासनाच्या मान्यतेशिवाय सब-कॉंट्रॅक्टर नेमले आहे. या संदर्भात असे स्पष्टीकरण देण्यात आले आहे की, प्रकल्प पूर्ण करण्यासाठी उद्योजकाने कोणास काम द्यावे, ही उद्योजकाची अंतर्गत बाब आहे. त्यामुळे उद्योजकाशी करारनामा करण्यात आला आणि तो विभागाच्या दृष्टीने अंतिम आहे. या दोन्ही बाबी आक्षेपार्ह असून मुख्य अभियंता व मंत्रालयीन विभागाच्या अभिप्रायांशी समिती सहमत नाही. या प्रकरणी एकमेव बोली मंजूर करण्यात आली. या निर्णय प्रक्रियेतील सर्व संबंधित अधिकाऱ्यांवर विभागाने जबाबदारी निश्चित करावी व त्यांचेविरुद्ध कडक कारवाई करावी. तसेच एकमेव बोली मंजूर करण्याबाबत सी.व्ही.सी.च्या गाईडलाईन्सचे उल्लंघन करणाऱ्या अधिकाऱ्यांविरुद्ध देखील कारवाई करावी व विभागाने केलेल्या कार्यवाही अहवाल समितीला तीन महिन्यांच्या आत सादर करावा, असे समितीचे निदेश आहेत.

एमबीसी प्रकल्पात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने वार्षिक दुरुस्ती आणि नूतनीकरणाचा खर्च जो अनुक्रमे १ ते ६ टक्के विचारात घेतला होता त्याऐवजी कंत्राटदाराने तो दोन आणि १६ टक्के विचारात घेतला होता. अशा प्रकारे विशेष मेहेरबानी दाखविण्याचे कारण काय आहे ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी समितीस असे सांगितले की, उपस्थित केलेला मुद्दा आणि समितीने आतापर्यंत दिलेल्या सर्व सूचनानुसार व निदेशानुसार सर्वंकष चौकशी करून तीन महिन्यांत समितीला अहवाल सादर करण्यात येईल असे आश्वासन दिले. सदर माहिती समितीस प्राप्त झाली असून माहिती पुस्तिका क्र.१ मध्ये समाविष्ट आहे व माहिती समिती कक्षात उपलब्ध आहे.

हिंगोली जिल्ह्यातील औढा-चौंढी-बसमत रस्त्याची सुधारणा

टोल कंत्राट देण्यापूर्वी ७ दिवसांची वाहतूक गणना करावी, अशा शासनाच्या सूचना आहेत. परंतु, या प्रकरणी केवळ १ दिवसाची वाहतूक गणना केलेली आहे. याबाबत खुलासा करताना विभागीय सचिवांनी सांगितले की, सन १९८६ च्या शासन परिपत्रकानुसार वर्षातून दोन वेळा ७ दिवस वाहतूक गणना करावी, अशा सूचना होत्या. या रस्त्याच्या संदर्भात निर्णय घेत असताना पूर्वी ७ दिवसांची गणना केली असल्यामुळे १ दिवसाची गणना करण्यात आली व पूर्वीच्या गणनेशी व्हेरिफाय करून घेण्यात आले होते.

शासनाच्या नियमानुसार ७ दिवसांची गणना करणे बंधनकारक असताना विभाग मात्र पूर्वी केलेल्या गणनेवर अवलंबून राहिला व नंतर एक दिवसाची गणना करून निर्णय घेतला. या रस्त्यासाठी ही विशेष सवलत का देण्यात आली ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, पूर्वी केलेल्या ७ दिवसांच्या वाहतूक गणनेचा डेटा त्यांच्याकडे उपलब्ध होता. तथापि, प्रत्यक्ष निर्णय घेण्यापूर्वी तो डेटा व्हेरिफाय करण्यासाठी पुन्हा १ दिवसाची वाहतूक गणना करण्यात आली. निर्णय घेत असताना ७ दिवसांच्या गणनेची आकडेवारीच विचारात घेतलेली आहे. फक्त पूर्वीची आकडेवारी योग्य आहे किंवा कसे, हे व्हेरिफाय करण्यासाठी पुन्हा १ दिवसाची वाहतूक गणना करण्यात आली आहे. डिसेंबर, १९९८ ला ७ दिवसांची वाहतूक गणना करण्यात आली व दिनांक २ एप्रिल १९९९ ला १ दिवसाची गणना करण्यात आली आहे.

सदर दोन्ही वाहतूक गणनेची सरासरी किती होती ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी सदर माहिती उपलब्ध नसल्यामुळे नंतर माहिती समितीस सादर करण्यात येईल असे आश्वासित केले.

हा रस्ता पूर्ण झाल्यानंतर क्वालिटी आणि मेंटेनन्ससंदर्भात तेथील लोकांनी अनेक तक्रारी विभागाकडे केल्या आहेत. कारण रस्त्याची अवस्था अत्यंत वाईट आहे. तथापि, विभागाने संबंधित कंत्राटदाराविरुद्ध कोणतीही कारवाई केलेली नाही. त्याची कारणे काय आहेत ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी सन २०१४ मध्ये टोल बंद झाला असल्याचे समितीस सांगितले.

विभागाकडून प्राप्त झालेल्या उत्तरात असे नमूद केले आहे की, देखभाल दुरुस्ती अभावी कोणतेही अपघात झालेले नाहीत. अपघात होऊन कोणी मृत पावले तर रस्ता खराब असल्याचे समजण्यात येते का ? असा मुद्दा समितीने उपस्थित केला असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, रस्त्याची परिस्थिती सध्या चांगली आहे.

त्या रस्त्यावर अपघात झाला नाही पण तेथील लोकप्रतिनिधींनीही तक्रारी केल्या आहेत. सदर रस्त्याच्या संदर्भात पोलीस विभाग, लोकप्रतिनिधी, खाजगी प्राधिकरणे सर्वांनी निवेदने दिली आहेत. पत्रव्यवहार केलेला आहे. वेगवेगळ्या संस्थांकडून निवेदने आली आहेत. याचा उल्लेख सर्व परिच्छेदामध्येच आहे. एजींनी सर्व तक्रारींच्या संदर्भात उल्लेख केला आहे, म्हणजे त्या तक्रारी विभागाच्या फाईलला देखील असतील. मात्र त्या तक्रारींवर कार्यवाही करणे अपेक्षित असते असे मत समितीने व्यक्त केले. विभागीय सचिवांनी समितीच्या मताशी सहमती दर्शविली मात्र विभागाच्या रेकॉर्डवर काही नाही आज देखील रस्त्याची परिस्थिती चांगली असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

आता तो रस्ता दुरुस्त केला असेल. मात्र ज्यावेळी परिच्छेद आला त्यावेळी ऑडिटरने ते पत्रव्यवहार पाहिले म्हणून हा आक्षेप काढला आहे. परिच्छेदामध्ये सांगण्यात आले आहे की, सर्वांची या संदर्भात तक्रार आहे. मात्र विभागाकडून असे सांगण्यात येते की, रस्ता योग्य व चांगल्याप्रकारे आहे. आपण मध्यंतरी काही दुरुस्ती केली का ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी पुन्हा रस्ता सध्या खूप चांगला आहे असे उत्तर प्राप्त झाले.

पोलीस निरीक्षक, महामार्ग, अमरावती यांनी या रस्त्याची तक्रार केली आहे. दुसरी तक्रार श्री. घुगे यांची आहे. तिसरी तक्रार श्री. सतिश देशमुख, पोलीस निरीक्षक, महामार्ग यांची आहे. पोलीस विभाग कधी तक्रार करीत नाहीत. मात्र त्यांनी तक्रारी केल्या आहेत. त्यांनी त्यामध्ये स्पष्ट

लिहिले आहे की, टोलनाक्याच्या हद्दीत असलेल्या डांबरी रस्त्याचे कार्ड जमीन पातळीपासून उंच आले आहे, म्हणजे त्या रस्त्यांच्या दोन्ही बाजूंनी मातीच्या भरावाची आवश्यकता आहे. त्यावर मध्ये व दोन्ही बाजूस पांढऱ्या पट्ट्यासुद्धा मारलेल्या नाहीत. रोडवर लेन असणे अत्यंत आवश्यक असते. त्यामुळे वाहनधारक आपल्या लेनमधून जाण्याचा प्रयत्न करतात. वाहतूक शाखेने विभागाला ३ पत्रे पाठविली आहेत. रस्त्याच्या दोन्ही बाजूंची माती घरसली असेल. इत्यादी बाबी समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणून दिल्या असत्या विभागीय सचिवांनी सांगितले की, माती घसरली आहे, म्हणजे भराव उंच झालेला आहे. तसेच साईड पट्ट्यांची मार्किंग बरोबर नाही. समितीचे असे म्हणणे आहे की, तक्रारी आहेत. ते योग्य आहे की विभागाचे उत्तर योग्य आहे हे त्यावरून तपासून घेण्यासाठी समितीचे म्हणणे सदर रस्त्याची सद्यःस्थिती समितीला कळवावी असे सिमतीने निदेश दिले असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, कंत्राटदार कोणी नाही. तेथे टोल बंद आहे. महामार्ग पोलीस यांच्या २२ तक्रारी आणि खाजगी २ तक्रारी अशा ४ तक्रारी आहेत. तक्रार आल्यानंतरही बीओटीच्या रस्त्याची काळजी घेणार नाही का ? असा प्रश्न समितीने उपस्थित केला असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, समितीने आता सांगितलेली तक्रार अशी आहे की, माती जास्त भरल्यामुळे उंच झाले आहे. साईडमध्ये जी माती असते त्याबद्दल एक बाब आहे आणि दुसरी बाब पेंटिंगबाबत आहे.

या अनुषंगाने समितीने निदर्शनास आणून दिले की, तो रस्ता ७ मीटरचा आहे. मध्ये पट्टी मारावी लागते तसे करारात असेल. मात्र ती पट्टी मारलेली नाही तसे करारात आहे की नाही. दोन्ही बाजूंना डांबरीकरणाचा रस्ता असतो, त्याच्या बाजूला मुरूम टाकून गाडी खाली उतरविता येते सरफेस नाही. रस्ता केल्यानंतर ३, ४, ५ वर्षांनी सीलकोट केले जाते. ते किती वर्षांनी केले ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, तो साडे पाच मीटरचा रस्ता आहे. तपासून सांगण्यात येईल. मात्र सध्या रस्त्याची परिस्थिती चांगली आहे. समितीचे म्हणणे बरोबर आहे त्यावेळी तसा असेल, मात्र नंतर दुरूस्तही केला असेल विभागकडे रेकॉर्ड नाही. तसेच समितीने आताच ज्या तक्रारी संदर्भात सांगितले की, त्याची विभागाकडून खात्री करून घेण्यात येईल असे आश्वासन विभागीय सचिवांनी दिले.

आपण जे वाचले, त्याची आम्ही खात्री करून घेतो. सदर रस्त्याबाबत सद्यःस्थिती काय आहे याची खात्री करून घ्यावी व त्यामध्ये काही मार्ग निघतो किंवा कसे ते पाहून रस्ता दुरूस्त करून घ्यावा.

परिच्छेद क्र.२.१.१६.१ " निविदेची प्रसिद्धी "

निविदेच्या प्रसिद्धीसंदर्भात समितीने विचारणा केली की, नऊ चाचणी तपासणी केलेल्या चौपदरी प्रकल्पाबाबत एक निविदा काढली होती. निविदेची किंमत ९६ कोटी रुपये ते ८४५ कोटी रुपये आहे या संदर्भात पर्याप्त प्रसिद्धी दिली नाही.

सन १९९६, सन १९९९, सन २०००, सन २००२, सन २००३, या सर्व वर्षांच्या आदेशांची प्रत दिली आहे. हे सर्व निर्णय असताना सूद्धा चूक झाली आहे. सन १९९६ पासून सन २००३ पर्यंतचे जीआर पाठविले ओहत. एर्जीनी परिच्छेद काढला आहे की, ९६ कोटी रुपयांपासून ८४५ कोटी रुपयांची निविदा काढण्यात आली, त्याला पर्याप्त प्रसिद्ध देण्यात आली नाही. निविदा विक्रीसाठी ४ महिन्यांचा कालावधी विहित केलेला असताना पर्याप्त कालावधी दिलेला नाही किती कोटी रुपयांच्या निविदेला किती काळ दिला पाहिजे याचा नियम आहे. ही बाब समितीने निदर्शनास आणून दिली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, अजून कालावधी कमी केला आहे. कारण शासनाचे म्हणणे असे होते की, लवकर काम सुरू झाले पाहिजे त्यामुळे आता कालावधी पुन्हा कमी करण्यात आला आहे.

शासन निर्णय काढून गाईडलाईन्सला ७ दिवसांचा कालावधी केला. पण जेव्हा निविदा काढल्या तेव्हा काही कालावधी ठरला असेलच ना ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, सन १९९६ ला परिपत्रक काढले आहे, त्यामध्ये असे आहे की, २५ कोटी रूपयांपर्यंत ४ महिने, ५० कोटी रुपयांपर्यंत ५ महिने आणि ५० कोटी रुपयांपेक्षा जास्त ६ महिने असा कालावधी राहील. ही निविदा किती दिवसांत काढली ? यासंदर्भात सुधारित निर्देश काढले आहेत का ? अशी विचारणा समितीने केली असता सुधारित निर्देश पब्लिसिटीचे आहेत, त्यावेळी आपली सूचना अशी होती की, पब्लिसिटी बरोबर होत नाही. पब्लिसिटीचा विषय असा होता की, आम्ही फक्त डीजीआयपीआरला कळवितो की तुम्ही पब्लिसाईज करा. परंतु समितीची सूचना अशी होती की, चांगल्या वृत्तपत्रांत आले पाहिजे त्यामुळे वेगळा जीआर काढला असून तो आता काढला आहे.

आपण केलेल्या करारामध्ये असलेल्या अटी-शर्ती, वेळापत्रक यांमध्ये सर्व गोष्टींचा उल्लेख असला पाहिजे. कोणताही करार करताना त्यामध्ये उपरोक्त बाबींचा उल्लेख केला पाहिजे. मात्र त्यामध्ये तसे नव्हते असे महालेखाकारांचे म्हणणे आहे. कोणत्या एजन्सीबरोबर करार करता त्याचे डिटेल्स त्यामध्ये आले पाहिजेत असे समितीने नमूद केले असता द्वद्वया व अन्य करारामध्ये फरक असा आहे की, यामध्ये पूर्ण इन्व्हेस्टमेंट कन्सेशनरची असते, ट्रॅफिकची रिस्कही तोच घेतो. जर व्यवस्थित टेंडर काढले तर त्याला रिस्क फार जास्त असते. हा वेगळा विषय आहे की, निविदा त्याप्रमाणे काढत नाही. बऱ्याच प्रकरणांमध्ये त्याला जास्त फायदा होण्याची शक्यता नाकारता येत नाही. क्लिन टेंडर असेल तर ट्रॅफिकची रिस्क पूर्ण कन्सेशनरची असते. त्यामुळे वर्षांनुवर्षे हे करार चेंज होत गेले. सुरुवातीचा करार होतो. आपण करार ईपीसीमध्ये करतो, कंत्राटदारांशी करतो, त्याप्रमाणे ते होते, त्यामध्ये डिटेलिंग नव्हते, नंतर जशा अडचणी आल्या तेव्हा आणखी प्रगती केली. आजच्या आणि १० वर्षांपूर्वीच्या करारांमध्ये खूप तफावत आहे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

बीओटी करार करता, त्यामध्ये अटी-शर्ती असतात, त्याचा उल्लेख त्या करारात असतो तसेच वेळापत्रकात उल्लेख असतो तो होता का कारण महालेखाकारांचे म्हणणे आहे की, असे काहीच केले नाही. ही बाब समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणून दिली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, कराराचा फॉर्मेट आहे. आरएफपीमध्ये सर्क्युलेट केले त्याप्रमाणे आहे. त्याचप्रमाणे टोल वसूल करीत आहे.

यासंदर्भात महालेखाकारांनी समितीस सांगितले की, शासनाकडून फायनान्स झाल्यानंतर अटी-शर्ती असल्या पाहिजे होत्या. १३ प्रकल्प पाहिले, त्यामध्ये ३ जणांनी डायरेक्ट केले. त्यामध्ये इललिगल इम्प्लिकेशन्स असू शकतात. डिफेक्ट किंवा बाकीच्या काही गोष्टी असू शकतात. त्यावर महालेखाकारांचे असे मत होते, ते विभागाने स्वीकारले आहे. फॉलोअप करण्यासाठी बाबी सांगितल्या आहेत. यावर विभागीय सचिवांनी त्या बाबी मान्य केल्या. त्यामुळेच विभाग आता एमसीए फॉलो करीत आहोत. आता पी फॉर्म करीत नाही. टेंडरचे बाकी जे वेगवेगळे प्रकार होते ते बंद करून आता फक्त मॉडेल कन्सेशन अग्रिमेंटप्रमाणे करणार त्यामुळे हा विषय त्यामध्ये येणारच नाही.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१६.३ - महत्त्वाच्या सूचीतील बाबी पूर्ण न करणे

सक्षम प्राधिकरणाकडून आवश्यक असलेल्या परवानग्या न मिळाल्यामुळे पंच लिस्ट कामे पूर्ण करण्यात आलेली नाहीत. यामुळेच उद्योजकांच्या जबाबदारीवर व खर्चाने सा.बां. विभागाला सुद्धा सदर कामे करणे शक्य झाले नाही ही बाब समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणून दिली असता विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की, काही प्रकरणांमध्ये हे जेन्युईन आहे तर काही प्रकरणांमध्ये हे जेन्युईन नसणार याचीही शक्यता आहे. जेथे जेन्युईन असते तेथे एन्व्हॉयरमेंट क्लिअरन्स मिळाला नाही, आपण जागा वेळेवर अधिग्रहीत करू शकलो नाही, म्हणून पंच लिस्टमधील कामे होऊ शकली नाहीत असेही असते आणि काही प्रकरणांमध्ये त्यांना काम करायचे नसेल तर ते तसे करूनही घेतात.

जेन्युईन कारणे असतील तर मान्य आहे, पण तसे आहे का ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी असे सांगितले की, कारणे दिली आहेत. सर्व परिच्छेदांमध्ये ज्या कारणामुळे काम होत नाही ते कारण दिले आहे. कोणत्या कारणामुळे पंच लिस्टमधील कोणते काम झाले नाही याची माहिती देण्यात आली आहे.

सायन-पनवेल मार्ग पनवेल शहरातून बाहेर निघणारा एक ॲप्रोच रोड अजूनही पूर्ण झालेला नाही. आता कन्सेशनर ते काम करायला तयार नाही, एन्व्हॉयरमेंटची परवानगी नसल्यामुळे ते अडकलेले काम अजूनही झालेले नाही. टोल सुरू करून किती महिने झाले ? यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, ते एन्व्हॉयरमेंट क्लिअरन्स घ्यायला तयार होत नाहीत, ते व्यवस्थित फॉलोअप करून घेतच नाहीत, ते घेतले नाही तर त्यांना आणखी फायदा असतो. ॲप्लिकेशन द्यायचे आणि म्हणायचे की त्याला परवानगी मिळालेली नाही. आपण जेव्हा हे काम बीओटी तत्त्वावर करतो तेव्हा त्यावर विभागाचा काही वचक राहत नाही. विभाग त्यामध्ये फार काही फॉलोअप सुद्धा करू शकत नाही. कारण लोक म्हणतात की, विभाग कंत्राटदारांच्या बाजूने का बोलत आहे. आता नवीन पद्धत करण्यात येणार आहे. त्यामध्ये रस्ता आणि टोल दोन्ही वेगवेगळे केले तर हा प्रश्न निर्माण होणार नाही.

पण आताच्या स्थितीला जोपर्यंत पॉलिसी अस्तित्वात येत नाही तोपर्यंत जेथे पंच पॉईंटची कामे शिल्लक आहेत, त्यांना काही पेनल्टीशी को-रिलेट करता आले तर बरे होईल असे समितीने सूचित केले असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, प्रत्येक कन्सेशन ॲग्रिमेंटमध्ये पंच लिस्टप्रमाणे कोणते काम झाले नाही याची पाहणी करा आणि ते रेकॉर्डवर आणावे. ते रेकॉर्डवर आणून त्याच्या प्रोजेक्ट कॉस्टमध्ये ते कमी करून त्याचा कन्सेशन पिरिएड तरी कमी करता येईल किंवा त्याला जी काही भरपाई देण्यात येणार आहे, तेथून कमी करता येईल किंवा जेथे बायबॅक केले आहे, त्याची जी रक्कम आहे, त्यामध्ये कमी करता येईल. या संदर्भात समितीने सूचित केले की, यामध्ये अजून एक क्लॉज टाकावा की, ज्यावेळी बीओटीची कामे काढण्यात येते त्यावेळी काही कारणामुळे ते राहिले तर तितका कालावधी कमी करण्याचा अधिकार विभागाला राहील. कारण बीओटीची कामे काढली जातात, कॉंट्रॅक्टरला वाटले की, ते अडचणीचे आहे तर पार्टी उभी करून कोर्टात पाठवून देतात, म्हणजे ते सर्व मॅनिप्युलेटेड होतात. विभागाच्या कंडिशनमध्ये असेल की, तेवढ्या रुपयांचे किंवा जे काम राहिले आहे, तितका कालावधी, काहीही कारण असेल तरी कमी करू शकतो. आपण ते जनरल कंडिशनमध्ये टाकावे. यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, कंडिशन असली तरी ते कोर्टात जाऊन स्टे आणतात बीओटीच्या बऱ्याच केसेस आहेत. जोपर्यंत कोर्ट केस आहे तोपर्यंत आपण त्याला जबाबदार ठरवू शकत नाही.

जेव्हा कॉंट्रॅक्टरला पेमेंट करतो किंवा त्याला जो कालावधी दिला आहे तो, कोणी काम अडविले तरी, कमी करता आला पाहिजे. तुझे इतके काम झाले नाही, त्यामुळे इतका कालावधी त्या रेश्योमध्ये कमी करण्याचा अधिकार सार्वजनिक बांधकाम विभागाला राहील. कारण पार्टी हेच उभे करतात. कोर्टात २५ हजार रुपयांत केस दाखल होते. तो कोर्टात गेला तर कोर्ट स्थगिती देत नाही, पण तो कोर्टात गेला म्हणून विभाग कोणतीही कार्यवाही करीत नाही. कोर्टाने स्थगिती दिलेली नाही. विभाग कार्यवाही करू शकतो. यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, आता पंच लिस्टप्रमाणे काम झालेले नाही. राज्यात जेथे कन्सेशन ॲग्रिमेंट केले आहे, त्यामध्ये पंच लिस्टप्रमाणे कामे झाली आहेत किंवा नाहीत अशी टिकमार्क करून आणावी, कामे झाली नसतील तर ती कामे त्याच्या प्रोजेक्ट कॉस्टमध्ये कमी करून, त्याप्रमाणे कन्सेशन ॲग्रिमेंटमध्ये कमी करता येईल किंवा त्याला जे पेमेंट करीत आहोत, त्यातून कापून देता येईल किंवा बायबॅक असेल, अंतिम पेमेंट असेल तर त्यातून कापून घेता येईल.

परिच्छेद क्र.२.१.१६.४ कर्जाची अतिरिक्त उभारणी

या परिच्छेदामध्ये असा आक्षेप घेण्यात आला की, प्रकल्पाचा डेट इक्विटी रेशो तोच राहील या बाबत शासनाने खात्री न करण्याची कारणे काय आहेत ? याबाबत विभागीय सचिवांनी सांगितले की, प्रोजेक्टच्या वेळी डेट इक्विटीचा रेशो साधारणतः ७०:३० असावयास पाहिजे. परंतु किती रेशो ठेवावा यावर शासनाचे नियंत्रण नाही.

ठेकेदार जे कर्ज घेतात त्याला शासनाची गॅरंटी असते. त्यामुळे या कर्जाच्या संदर्भात शासनाचे नियंत्रण असलेच पाहिजे. कारण ठेकेदार जे कर्ज घेतात त्याच्या परतफेडीचे दायित्व हे शासनाचे सुद्धा असते. अनेक ठेकेदार हे प्रकल्पासाठी लागणाऱ्या खर्चाच्या तुलनेत जास्त कर्ज घेतात, असे विभागाकडून प्राप्त झालेल्या वित्तीय संस्थांना मंजूर केलेले अतिरिक्त कर्ज या तक्त्यावरून दिसून येते. त्या तक्त्यामध्ये नमूद केले आहे की, कंत्राटदाराने एमडब्ल्यूबी प्रकल्पासाठी बँकेचे कर्ज ३२२ टक्के, सीकेएएम प्रकल्पासाठी ११३ टक्के, एसपी प्रकल्पासाठी १०७ टक्के व एसपीएनबी प्रकल्पासाठी ११६ टक्के कर्ज घेतले आहे. याचाच अर्थ ठेकेदाराने प्रकल्पासाठी किती कर्ज घ्यावे यावर शासनाचे नियंत्रण नाही, असे दिसून येते आणि हाच ए.जी. यांच्या परिच्छेदाचा मुख्य आक्षेप आहे. परंतु याकडे विभागाचे लक्ष नाही. उलट विभागाने सादर केलेल्या स्पष्टीकरणामध्ये " प्रत्येक प्रकल्पासाठी कर्ज/समभागाचे प्रमाणावर नियंत्रण ठेवणे शासन स्तरावर शक्य नाही." असे नमूद केलेले आहे. या कर्जाला शासनाची सपोर्टींग गॅरंटी आहे की नाही ? त्या ठेकेदारासोबत करारनामा केलेला असतो. त्या करारनाम्यानुसार शासनाने ठेकेदाराला पैसे दिले नाही तर बँक ते ॲटॅचमेंट करून स्वतःकडे घेऊ शकते. शासन थेट जरी गॅरंटी घेत नसले तरी, ठेकेदार आणि बँक यांची ॲटॅचमेंट असते. ठेकेदाराने प्रकल्पाचे काम हाती घेतल्यानंतर तो प्रकल्प किती किंमतीचा आहे, किती कर्ज घेतले, त्यामध्ये शासनाचा हिस्सा किती आहे, ठेकेदाराचा हिस्सा किती आहे, त्याची इक्विटी किती आहे आणि त्याने किती कर्ज घेतले पाहिजे, या संदर्भात काही तरी पॅरामिटर्स असले पाहिजे. यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, यासाठी ७०:३० चा रेशो आहे.

ठेकेदाराने कर्ज घेण्यापूर्वी बँकेकडून किती रकमेपर्यंत कर्ज घेता येईल याची एनओसी सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडून घ्यावी, ही बाब करारनाम्यात नमूद करावी. कारण तो ठेकेदार कर्ज घेताना कागदपत्रांसोबत करारनामा सुद्धा जोडत असतो असे समितीने सूचित केले. परंतु ७०:३० रेशो कुठेही मेंटेन केलेला नाही. प्रत्येक प्रकल्पामध्ये या रेशोपेक्षा जास्त कर्ज घेण्यात आलेले आहे. निरनिराळ्या प्रकल्पांमध्ये ९५ टक्के, ९९ टक्के, ११३ टक्के, १०७ टक्के, ७३ टक्के, ११६ टक्के, ७४ टक्के, ८८ टक्के इतक्या प्रमाणात कर्ज घेतलेले आहे. प्रत्येक प्रकल्पामध्ये ठेकेदाराने १०० टक्क्यांपेक्षा जास्त कर्ज घेतलेले आहे. त्यामुळे या बाबीवर शासनाचे सुद्धा काही तरी नियंत्रण असावयास पाहिजे. शेवटी शासनासोबत केलेल्या करारनाम्यानुसारच ठेकेदाराला कर्ज मिळत असते. अनेकदा एका प्रकल्पाच्या नावावर घेतलेले कर्ज दुसऱ्याच प्रकल्पावर खर्च केले जाते ही बाब समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, या बाबतीत विभागाकडून विचार करण्यात येईल. केंद्र सरकार या बाबतीत काय करणार आहे ते बघण्यात येईल.

लेखापरीक्षणामध्ये नमूद करण्यात आले आहे की, कंत्राटदाराला जास्त मागणीत कर्ज मिळू शकेल, जो निधी कुठल्या प्रकल्पासाठी वळविण्याची शक्यता नाकारता येत नाही. परंतु या बाबतीत विभागाने जो खुलासा केला तो समर्पक नाही. या परिच्छेदाच्या अनुषंगाने असा खुलासा केला की, " ...प्रत्येक प्रकल्पासाठी कर्ज/समभागाचे प्रमाणावर नियंत्रण ठेवणे शासनस्तरावर शक्य नाही." यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, केंद्र शासन या प्रकरणी नेमके काय करणार आहे हे विभागाकडून व्हेरीफाय करून घेण्यात येईल असे आश्वासन विभागीय सचिवांनी दिले.

शासनस्तरावर नियंत्रण ठेवणे शक्य नाही, याचा संबंधच येत नाही. करारनाम्यात अट टाकावी की, आमचा अमुक किंमतीचा प्रकल्प आहे, त्यातत व्हायबिलिटी गॅप फंड अमुक इतका आहे व त्यात ठेकेदाराचा अमुक इतका वाटा आहे. परंतु अनेकदा ठेकेदार प्रकल्पाचे टेंडर घेतल्यानंतर चार्टर्ड अकाऊंटंटकडून रिपोर्ट तयार करून घेतात व कर्ज घेताना तो रिपोर्ट लावतात. १०० कोटी रुपयांचा प्रकल्प असताना सुद्धा ठेकेदार स्वतःचा १ रुपया सुद्धा करीत नाही आणि सर्वच्या सर्व १०० कोटी रुपये बँकेकडून कर्ज घेतात. यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, या बाबतीत बँकेनेच खात्री केली पाहिजे. जर बँकेला कर्ज देण्यास हरकत नसेल तर सार्वजनिक बांधकाम विभाग बँकेने कंत्राटदाराला कर्ज देऊ नये असे कसे सांगणार ?

एका बाजूला ठेकेदार प्रकल्प किंमतीच्या ११६ टक्के, १२० टक्के या प्रमाणात कर्ज घेतात आणि दुसऱ्या बाजूला आपल्याला ७०:३० हा रेशो मेंटेन करावयाचा असतो. हे प्रमाण तर दूरच राहू द्या, परंतु ठेकेदार प्रकल्पाच्या किंमतीच्या १०० टक्क्यांपेक्षा जास्त कर्ज घेतात. Ultimately, because of your agreement they are showing false records to the bank. याचाच अर्थ बँक शहानिशा न करता कर्ज देणार नाही. असे मत समितीने व्यक्त केले असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, आता ईपीसी कॉन्ट्रॅक्ट करणार असल्यामुळे हा प्रश्नच राहणार नाही.

स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये " शासनस्तरावर करारनाम्यातील या बाबीसाठी काही नवीन नियम बनविणेसाठी विचार करत आहे. तसेच सवलत करारनामा सुधारणा विचाराधीन आहे." असे नमूद करण्यात आलेले आहे. समितीचे म्हणणे एवढेच आहे की, विभागाने हा विषय गांभीर्याने घ्यावा. ७०:३० नव्हे तर ८०:२० हे प्रमाण ठेवले तरी चालेल. परंतु ठेकेदार मंडळी कर्ज घेण्याच्या बाबतीत १०० टक्क्यांच्या वर जात आहेत. ही बाब समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, पनवेल-इंदापूर हा रस्ता सार्वजनिक बांधकाम विभाग नव्हे तर एनएचएआय करीत आहे. हा रस्ता कंत्राटदार करू शकला नाही म्हणून या रस्त्यासाठी केंद्र सरकारने ५०० कोटी रुपयांचे कर्ज दिले आहे. त्यामुळे या रस्त्याच्या कामासाठी डेट इक्विटी रेशो योग्य त्या प्रमाणात जमणार नाही. ही रक्कम आता २०० टक्के होईल. कोणत्याही कारणामुळे प्रकल्प अडत असेल किंवा प्रकल्पाची किंमत वाढत असेल तर प्रकल्प मुदतीत पूर्ण करण्यासाठी कंत्राटदार कर्ज घेण्यासाठी तयार असेल आणि बँक सुद्धा त्याला कर्ज देण्यास तयार असेल तर अशा वेळी ठेकेदाराने बँकेकडून कर्ज घेऊ नये असे विभाग म्हणू शकत नाही.

अशी परिस्थिती असेल तर विभागाने त्या प्रकरणापुरती परवानगी द्यावी. प्रकल्पाची किंमत वाढली असेल तर हरकत नाही. They should come forward to the Government. They should not approach directly. त्यामुळे या बाबतीत शासनाचे कुठे तरी नियंत्रण असलेच पाहिजे असे समितीने सूचित केले असता यावर शासनाचे नियंत्रण असू शकत नाही कारण कर्ज घेण्याची जबाबदारी ठेकेदाराची आहे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

करारनाम्याच्या अनुषंगाने विभागाची हमी राहत नाही. कंत्राटदराकडून कसूर झाल्यास कर्ज परतफेडीचे दायित्व शासनाचे असते. या विषयी महालेखाकारांनी समितीस असे सांगितले की, ज्यावेळी फायनान्शियल क्लोजर असते त्यावेळी ते प्रपोजल शासन स्वीकारते. हे प्रमाण ७०:३० असते. ३० टक्के रक्कम ही ठेकेदाराची इक्विटी असते. परंतु कर्जदार सदरहू रक्कम पूर्ण बँकेवर किंवा शासनाच्या व्हीजीएफवर घेत असेल तर काही प्रकरणांत एक इश्यू असा निर्माण होऊ शकतो की, उदाहरणार्थ तो डिफॉल्टर झाला आणि ज्या बँकेने त्या ठेकेदाराला कर्ज दिले असेल ती बँक दुसरा सबस्टीट्युशन डेव्हलपर करू शकत नसेल तर ती पूर्ण जबाबदारी शासनावर येऊ शकते. कारण त्या तरतुदीमध्ये "...Default of the concessioner, the liability to repay the loan lies with the State Government." असे नमूद केले आहे. त्या फायनान्शियलच्या क्लोजरमध्ये ही बाब नमूद आहे. यासंदर्भात विभागीय सचिवांनी खुलासा केला की, त्यामध्ये ७०:३० चा रेशो असेल तर शासनाचे दायित्व त्यापेक्षा जास्त होऊ शकत नाही. उदाहरणार्थ प्रकल्पाची किंमत २०० कोटी रुपये असेल तर शासनाचे दायित्व हे २०० कोटी रुपयांपेक्षा जास्त होऊ शकत नाही. परंतु त्यानंतर सुद्धा ठेकेदाराने ४०० कोटी रुपयांचे कर्ज बँकेकडून घेतले असेल तर उर्वरित २०० कोटी रुपयांच्या दायित्वाची जबाबदारी शासनाची होऊ शकत नाही.

पण शासनाच्या प्रकल्पाच्या आधारावर कंत्राटदार कर्ज घेत असतात ही बाब महालेखाकारांनी समितीच्या निदर्शनास आणून दिली. याबाबत विभागीय सचिवांनी सांगितले की, महालेखाकार जे म्हणतात ती बाब शासनाने नव्हे तर बँकेने केली पाहिजे. जर विभागाचे ॲसेसमेंटच चुकले असेल तर वेगळा विषय आहे. विभागाकडून योग्य प्रमाणात ॲसेसमेंट केले असेल तर २०० कोटी रुपयांच्या प्रकल्पामध्ये २०० कोटी रुपयांचेच विभागाचे दायित्व राहील. कोणत्याही कारणामुळे जर टोल बंद केला, बाय बॅक केले किंवा टोलच्या बाबतीत काही कन्सेशन दिले तरच कॅश फ्लो मेंटेन करण्याची जबाबदारी शासनाची असते. प्रकल्पाच्या किंमतीच्या प्रमाणात कॅश फ्लो मेंटेन करणे ही कन्सेशन ॲग्रीमेंटनुसार शासनाची जबाबदारी असते. त्याने प्रकल्पासाठी किती कर्ज घेतले, किती खर्च केला याच्याशी आपला काही संबंध नाही. कंत्राटदाराने २०० कोटी रुपयांऐवजी ५०० कोटी रुपयांचे कर्ज घेतले तर आपण ५०० कोटी रुपयांच्या कर्जाची जबाबदारी घेत नाही, आपण केवळ २०० कोटी रुपयांच्या कर्जाची जबाबदारी घेतो. आज सुद्धा काही ठिकाणी कन्सेशन ॲग्रीमेंटमध्ये अमेंडमेंट केलेल्या आहेत. अमुक वाहने टोल फ्री केली तर त्यापोटी जो कॉम्पॅनसेशन देण्यात येतो तो प्रोजेक्ट कॉस्टमध्ये जो कॅश फ्लो दाखविलेला असतो त्यानुसार देण्यात येतो. यापेक्षा एकही रुपया जास्त कॉम्पॅनसेशन देत नाही. प्रकल्पाची किंमत वाढली तरी ती शासनाची जबाबदारी नाही.

परंतु ३० टक्क्यांसाठी वेगळी तरतूद करणे, ही बाब तरतुदीमध्येच नमूद आहे. विभागीय सचिवांनी जे सांगितले ते खरे असले तरी ३० टक्के तरतूद असण्यामागील प्रयोजन काय आहे ? अशी विचारणा महालेखाकारांनी समितीच्या माध्यमातून केली असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, आजच्या परिस्थितीनुसार इक्विटीपेक्षा जास्त व्हीजीएफ असू शकत नाही. त्यामुळे ती रक्कम इक्विटी म्हणून कंत्राटदार ग्राह्य धरु शकत नाही. व्हीजीएफ आणि इक्विटी सारखी झाली तरी, त्या प्रकल्पामध्ये कंत्राटदाराची तितकी इक्विटी राहणारच आहे. हे व्हीजीएफच्या बाबतीत झाले. परंतु ज्या ठिकाणी व्हीजीएफ नसेल, म्हणजे त्या प्रकल्पासाठी कंत्राटदाराने पूर्णतः स्वतःचे पैसे खर्च केले किंवा बँकेचे कर्ज काढून खर्च केला असेल. परंतु एखादी बँक इक्विटी न बघता कर्ज देत असेल तर त्या बाबत बँकेच्या सीएजीने त्या बाबत ऑडिट पॅरा काढावा ती शासनाची जबाबदारी नाही.

इक्विटी बघणे ही बँकेची जबाबदारी आहे. पण इक्विटी बँकेने भरणे हा विषय नाही. इक्विटी कंत्राटदाराने भरावी आणि बँकेने बघावे की, कंत्राटदाराने इक्विटी आणली आहे की नाही. उदाहरणार्थ प्रकल्पाची किंमत २०० कोटी रुपये असेल आणि व्हीजीएफ नसेल तर कंत्राटदार २०० कोटी रुपयांपर्यंत कर्ज घेऊ शकतो काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिवांनी होकारार्थी उत्तर दिले व समितीस विदित केले की, कंत्राटदार बँकेकडून १८ टक्के व्याज दराने कर्ज घेतो की, २१ टक्के व्याज दराने कर्ज घेतो याच्याशी सुद्धा शासनाचा काही संबंध नाही. विभागाने त्याच्यासोबत जो करारनामा केलेला असतो आणि त्यामध्ये जे नमूद केलेले असते त्यानुसारच पैसे देण्यात येतात. किती तरी कंत्राटदारांनी १८ ते २४ टक्के व्याज दराने कर्ज घेतलेले आहे. कारण त्यांनी हाती घेतलेला रस्ता वेळेवर पूर्ण झाला नाही किंवा प्रकल्पाची किंमत वाढली तर भुर्दंड पडू नये म्हणून ते वाढीव दराने कर्ज घेतात. याचाच अर्थ सीओडी घेण्यासाठी ते वाढीव दराने कर्ज घेतात. परंतु ती जबाबदारी शासनाची नसते आणि कंत्राटदार कुठून कर्ज घेतात हे आम्हाला सांगत सुद्धा नाहीत.

परिच्छेद क्र.२.१.१६.५ - नमुना सवलत करारनाम्यातील बदल :-

सदरहू परिच्छेदाच्या स्पष्टीकरणामध्ये " दिनांक ३१ जुलै २०१४ नुसार यापुढील प्रकल्प नमुना सवलत करारनाम्यानुसार हाती घेण्याचे निर्देश दिले आहेत." असे नमूद करण्यात आलेले आहे. सदरहू निर्देश निर्गमित केल्याची प्रत समितीला देण्याबाबत निदेश दिले असता सदर प्रत समितीस सादर करण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी सांगितले. विभागाने सदर माहिती समितीस पाठविली असून सदर माहिती समिती कक्षात उपलब्ध आहे. (माहिती पुस्तिका क्र.३ मधील प्रपत्र १४)

समितीने दिनांक २६ सप्टेंबर २०१६ रोजी पुन्हा सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या सचिवांची व इतर विभागीय प्रतिनिधींची साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या खाजगी रस्ते आणि पुलांचे बांधकाम यासंदर्भात दिनांक २७ जून १२ जुलै आणि ११ ऑगस्ट २०१६ रोजी साक्ष झालेली आहे. या साक्षीच्या दरम्यान सायन आणि पनवेलबाबत एक महिन्यात चौकशी करून अहवाल देण्यात येईल सांगितले होते. दिनांक ८ ऑगस्ट २०१६ रोजी चौकशी करण्याचे आदेश दिलेले आहेत. आता ५० दिवसांच्या वर झालेले आहे. त्याचप्रमाणे शिरुर, ताजबंद, नरसी-बिलोली प्रकल्पाबाबत समितीला एक महिन्याची मुदत देण्याबाबतचे पत्र पाठविलेले आहे. तसेच मलकापूर, बुलढाणा, चिखली येथील रस्त्याच्या कामाचा अहवाल एक महिन्याच्या आत विभागाकडून देण्यात येणार होता. या तीनपैकी एकही अहवाल समितीसमोर आलेला नाही. बसमतसाठी वेळ मागितली ते समितीस मान्य आहे असे विभागास सांगितले असता शिरुर, ताजबंद, नरसी-बिलोली याबाबत पत्र पाठविलेले आहे. सायन आणि पनवेलबाबत विभागीय चौकशी मंत्री महोद्यांकडून मंजूर करून घेतलेली आहे. विभागीय चौकशीचे दोषारोप पत्र सरकारकडे सादर करून सामान्य प्रशासन विभागाकडून मंजूर करून घेण्यात येतील असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला. तसेच चौकशी अहवालासंदर्भात असे विदित केले की, टेंडर भरताना काही लोकांना टेंडर देण्यात आलेले नाही. याबाबत अधिकाऱ्यांविरुद्धची जी कारवाई आहे ती पद्धतीनुसारच करू शकतो. मंत्री महोद्यांची परवानगी घेऊन दोषारोप पत्र तयार करून देणार असूनन विभागीय चौकशी सुरू करण्यात आलेली आहे. चौकशी करून ज्यांच्यावर दोषारोप सिद्ध झालेले आहे त्यांची चौकशी सुरू करण्यात आलेली आहे. तसा अहवाल समितीला सादर करण्यात येईल असेही समितीस आश्वासित केले.

समितीने विभागीय चौकशीसंदर्भात उपस्थित केलेल्या मुद्द्यांच्या अनुषंगाने विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की, विभागीय चौकशीत दोषारोप पत्रात जे दोष दिलेले आहेत ते फार गंभीर स्वरूपाचे असतात त्याठिकाणी प्रमोशन देण्यात येत नाही. परंतु दोषारोप गंभीर स्वरूपाचा नसेल तर जोपर्यंत गुन्हा सिद्ध होत नाही तोपर्यंत त्याला प्रमोशन देण्यात येते.

विभागाला समितीची सूचना राहणार आहे की, सामान्य प्रशासन विभागाकडे चौकशीसाठी प्रस्ताव पाठविण्यात येतो तो परिपूर्ण असावा. कारण सहा महिन्यांचा कालावधी चौकशी करण्यासाठी राहतो. जर आपण २-३ वर्षे चुकीचा अहवाल पाठवित राहिलात आणि पाठपुरावा केला नाही तर वेळेवर चौकशी होऊ शकणार नाही आणि याचा हेतूही पूर्ण होणार नाही असे मत समितीने व्यक्त केले असता अन्य ज्या विभागीय चौकशी असतात त्यामध्ये काही डिटेल रिपोर्ट नसतो. चौकशी करून काही माहिती मिळाली तर विभागीय चौकशी करण्यात येते. यामध्ये सीएडीचे रिपोर्ट विभागाकडे प्राप्त झालेले आहेत. विभागाला जे दोषारोप पत्र सादर करायचे आहे ते यामध्ये आलेले असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

विभागाकडून परिपूर्ण अहवाल पाठविण्यात येत नाही. त्यामध्ये चुका असू शकतात पण अहवाल पाठविण्यासाठी वेळेची मर्यादा आपण घातली पाहिजे, जेणेकरून चौकशी सुरू झाली पाहिजे असे मत समितीने व्यक्त केले असता विभागीय सचिवांनी जे आश्वासन समितीला दिलेले आहे त्यासंबधी अजिबात दिरंगाई होणार नाही आणि जी अपेक्षित आहे ती कार्यवाही होईल असे आश्वासन समितीस दिले.

मलकापूर-बुलढाणा रस्त्याबद्दलल सिंगल टेंडरसंबधी एक आक्षेप होता आणि त्यासंबधीचा अहवाल आपण एक महिन्याच्या आत देणार होते. त्याची चौकशी विभागाने १७ सप्टेंबरला लावली आहे विभागाने बाकीची माहिती दिली आहे पण तीन चौकशीसंबधी चर्चा करावयाची होती. यापैकी एका प्रकरणात चौकशी सुरू केली असून सामान्य प्रशासन विभागाकडे दोषारोप निश्चित करण्यासाठी प्रकरण देत असल्याचे विभागाचे म्हणणे आहे. त्या प्रकरणात जी काही चौकशी करण्यात येईल त्याची समितीला प्रत देण्यात यावी. दुसऱ्या शिरुर-ताजबंद रस्त्याच्या प्रकरणात विभागाने समितीला वेळ मागितला आहे. रस्त्यांबद्दल काही विरोध नाही पण ए.जी.च्या पॅरामध्ये जे आक्षेप आले आहेत त्याची चौकशी करण्यासंबधी विभागाने सांगितले आहे की, आम्ही चौकशी करतो यासंबधी अहवाल आल्यानंतर आपण निर्णय घेऊ असे समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणून दिले असता त्यामध्ये विभागाचे आश्वासन असे होते की, एक समिती नेमणार आहोत आणि त्या समितीचा अहवाल आल्यानंतर तो अहवाल समितीकडे सादर करण्यात येईल. त्यानुसार या प्रकरणी समिती नेमण्यात आली आहे आणि त्या समितीच्या अध्यक्षांनी विभागाकडे आता एक पत्र दिले आहे की, त्यांना अहवालासाठी वेळ हवी आहे असे विभागीय सचिवांनी विदित केले असता त्यावर समितीने विभागाला वेळ देण्याचे मान्य केले.

बुलढाणा-मलकापूर-चिखली या रस्त्याच्या दुपदरी करणाचे जे काम होते त्यासंबधी सिंगल टेंडर आले आणि ते सिंगल टेंडर आल्यानंतर जी जॉईन्ट व्हेंचर कंपनी होती त्यांनी दुसऱ्याबरोबर करारनामा केला तो करारनामा वैध आहे किंवा कसे या संदर्भात जे सब-लीज केले होते त्यासंबधी विभागाला चौकशी करावी असे समितीने आदेशित केले होते. यासंदर्भात दिनांक १७ सप्टेंबर २०१६ ला अधिक्षक अभियंता, दक्षता व गुण नियंत्रण मंडळ, अमरावती यांना आदेश दिले असून दोन महिन्यांत अहवाल देण्याची मुदत दिली असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

या अनुषंगाने समितीने अशी विचारणा केली की, समितीला ११ किंवा १२ ऑगस्ट २०१६ रोजी समितीला आश्वासन देता की, १ महिन्याच्या आत अहवाल देतो आणि दुसरीकडे त्या चौकशीसाठी १ महिन्यानंतर आदेश देत आहात आणि त्यामध्ये आपण आणखी २ महिने वाढीव देता तर समितीला तो अहवाल कधी देणार आहात? अशी विचारणा केली.

उपरोक्त विषयाच्या अनुषंगाने विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की, त्यावेळी मंत्री महोद्यांनी असे म्हटले होते की, आपण यावर स्वतः अभ्यास करावा. समितीला दिलेल्या आश्वासनात असे म्हटले होते की, याची सखोल चौकशी करून समितीसमोर पुन्हा विषय मांडण्यात येईल. कारण यामध्ये एन.बी.सी.सी. जी कंपनी आहे ती केंद्र सरकारची कंपनी नसून ती खासगी कंपनी आहे. त्यांनी म्हणजे एन.बी.सी.सी. ने असे दाखविले की, त्यांचा केंद्र शासनाशी करार होता. या संदर्भात समितीसमोर येण्यापूर्वी विभागाला असे निदेश दिले आहेत की, यावर नियमाप्रमाणे कोणती कार्यवाही करता येईल व हे रद्द करता येईल किंवा कसे यासंबंधी विधी व न्याय विभागाचे अभिप्राय घेण्यात यावेत.

यामध्ये मुख्य अभियंता यांनी एक शिफारस केली आहे की, सदर प्रस्तावाबाबत चेकलिस्टच्या इतर बाबी तपासणीअंती संयुक्तिक वाटतात. म्हणजे सिंगल टेंडरला मुख्य अभियंता शिफारस करतात आणि त्यांची यासंबधी नोट समितीच्या हाती आहे.समितीला सांगण्यात यावे की, हे सिंगल टेंडर आहे आणि त्याला मुख्य अभियंता म्हणतात की, सर्व योग्य आहे, संयुक्तिक आहे, नियमानुसार आहे असे प्रतिपादन समितीने केले असता शासन म्हणून विभाग तसे म्हणत नसल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

जेव्हा तो अहवाल समितीसमोर आला त्याचे समितीने समर्थनच केले आहे त्याचे ज्ञापन आले आहे. साक्षीच्या वेळी प्रधान सचिव यांनी सांगितले की, आम्ही यासंबधी अहवाल देऊ. आता याबाबतचा अहवाल समितीस कधी देण्यात येणार आहे.

ज्याअर्थी विभागाकडून सांगण्यात येत आहे की, ती कंपनी केंद्र शासनाची नाही आणि जर ती खासगी असेल तर कोणाची आहे. ज्या पतसंस्थेच्या नावाने आपण काम दिले होते त्याचे संचालक आणि कंपनीचे संचालक कॉमन आहेत, त्याबद्दल विभागाने तपासणी केली आहे काय? अशी पृच्छा समितीने केली असता विभागाला ती तपासणी करता आली नाही कारण विभागाकडे जी कागदपत्रे आहेत त्यामध्ये त्या संचालकांचे नाव नाही आणि तो एक एम.ओ.यू. असून जॉईन्ट व्हेंचर अ‍ॅग्रीमेंट नाही. एम.ओ.यू. पाहिल्यानंतर सुरूवातीला वाटले की हे सर्व खरे आहे. कारण त्यामध्ये सहकार विभागाने बँकेला निविदा भरण्यासाठी परवानगी दिली आहे. त्यामुळे आम्हाला असे वाटले की, शासनाच्या मान्यतेने हे सर्व करण्यात आले आहे. परंतु आता जॉईन्ट व्हेंचरमधून हे निर्माण झालेले नाही असे प्रथमदर्शनी वाटत आहे. त्यामुळे जर जॉईन्ट व्हेंचर झाले नसेल तर त्यासंबधी लिगल कार्यवाही आपल्याला विधी व न्याय विभागाच्या अभिप्रायानुसार करता येईल अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

जेव्हा एखाद्या अधिकाऱ्याला वाटले की, माझ्या मागच्याने चूक केली आहे तर ते आपण थांबविले पाहिजे. सहकार विभागाने परवानगी दिली म्हणून आपण गृहित धरून चालावे असे करणे योग्य कसे होईल अशी विचारणा समितीने केली असता गृहित धरून असे नाही पण जर सहकार विभागाने जर परवानगी दिली असेल तर शासनाची परवानगी म्हणून आपल्याला गृहित धरता येईल. परंतु असे झाले आहे की, जॉईन्ट व्हेंचर्ससाठी ती परवानगी नाही असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला. तसेच विभागाच्या आत्ताच लक्षात आले आहे कारण त्यांनी ज्यावेळी विभागाकडे कागदपत्रे सादर केली त्यावेळी असे क्लिअर काही नव्हते की, जॉईन्ट व्हेंचर्स झाले किंवा नाही झाले त्याचे रजिस्ट्रेशन झाले किंवा नाही अशी माहितीही समितीस दिली.

यामध्ये गंभीर बाब अशी आहे की, या प्रकरणी सहकार विभागाने मान्यता दिली आहे. फाईलवर जरी मंत्र्यांची मान्यता असली तरी त्यासंबधीचे आदेश अवर सचिव किंवा कक्ष अधिकारी यांच्या स्वाक्षरीने निघाले असतील. तसेच यामध्ये मुख्य अभियंता असे म्हणतात की, सिंगल टेंडरचा सदर प्रस्ताव शासनाच्या मंजुरीस्तव पाठविणे आवश्यक असल्याने उद्योजकांशी शासन हितार्थ पुनःश्च एकदा वाटाघाटी करणे संयुक्तिक राहील असे म्हटले असल्याचा खुलासा समितीने केला असता It was a second call. पहिल्यांदा कोणी आले नसल्याची बाब विभागीय सचिवांनी समितीच्या निदर्शनास आणली.

यासाठी ३ कॉलचा नियम आहे. फस्ट कॉलला रिस्पॉन्स आला नाही. सेकंड कॉलला सिंगल टेंडर आले आणि ते त्यांनी शिफारस करून शासनाकडे पाठविले. यामध्ये असे भासविण्यात आले की, केंद्र सरकारची ती संस्था आहे व त्या संस्थेबरोबर एम.ओ.यू. होत आहे त्यामुळे त्यांना मंजूर करावे. त्या दृष्टीने त्या पतसंस्थेला सहकार विभागाने चुकीने मंजूरी दिली. ती केंद्र सरकारची संस्था नव्हती. परंतु प्रत्यक्षात ती केंद्र सरकारची संस्था असल्याचे दाखविण्यात आले आहे.

हा विषय मलकापूर-बुलढाणा रस्त्याचा आहे. यासंबधी विभागाला समितीस एक महिन्याच्या आत अहवाल देता येईल काय? विभागाने ज्या प्रकरणात २ महिन्यांची वेळ दिली ती १ महिन्याची करावी व त्यानंतर १ महिन्यानी या तिन्ही प्रकरणांची साक्ष एकत्रितपणे घेण्यात येईल असे समितीने सांगितले.

समितीने दिनांक १३ फेब्रुवारी २०१७ रोजी सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या सचिवांची तसेच विभागीय प्रतिनिधींची साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने परिच्छेद क्रमांक २.१.१५ मलकापूर-बुलढाणा-चिखली इत्यादी प्रकल्पाबाबत दिनांक ११ ऑगस्ट २०१६ रोजी लोकलेखा समितीसमोर झालेल्या साक्षीदरम्यान समितीने उपस्थित केलेल्या मुद्दयांच्या अनुषंगाने सखोल चौकशी करून अहवाल सादर करण्याबाबत सूचना दिल्या होत्या.

आजच्या बैठकीकरिता अलिबाग-पेण-खोपोली रस्ता, शिरुर-ताजबंद-मुखेड-नरसी-बिलोली आणि मलकापूर-बुलढाणा येथील रस्त्याबाबतचे विषय असून या तीन रस्त्यांचे अहवाल आलेले आहेत. सायन-पनवेल हायवेचा अहवाल आलेला नसल्याचे विभागास सांगितले असता सायन-पनवेल हायवेकरिता विभागाने चौकशी आदेशीत केलेली आहे. त्यांच्यावर दोषारोपपत्रही बजावलेले आहे राज्य शासनाने त्याकरिता ए.सी.बी. चे उघड चौकशीचे आदेशही दिलेले आहेत अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

चर्चेतून जे आढळून आले आहे, त्यानंतर विभागाने त्यावर पुन्हा काही चौकशी केली आहे का? याबाबत विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की, विभागाने चौकशी करून दोषारोपपत्रही दिलेले आहे. या प्रकरणामध्ये दोन कंत्राटदारांनी असे पत्र दिले होते की, त्यांनी टेंडर फॉर्मची वेळेवर मागणी केली होती पण त्यांना निविदापत्रक देण्यात आलेले नाही. रिलायन्स व गॅमन हे दोन कंत्राटदार यामध्ये आहेत या दोन कंपन्यांची तक्रार होती. पण आता त्यांची कोणतीही तक्रार नाही.

तसेच चिंचोटी-कमान-अंजूरफाटा-मानकोली या रस्त्याचा देखील विषय आहे की, कंत्राटदारांनी निविदापत्राची मागणी केली व आमच्या विभागाने त्यांना टेंडर फॉर्म दिलेले नाहीत दोन्ही विषय तसेच आहेत. दोन्ही विषयाबाबत दोन्ही कंत्राटदारांकडून असा कोणताही पुरावा आता मिळत नाही की, त्यांनी तक्रार मागे घेण्याचे कारण काय आहे व त्यांनी तक्रार का केली होती.

उपरोक्तच्या अनुषंगाने समितीने अशी विचारणा केली की, समितीचा मुद्दा आहे की, कोणी तक्रार केली व विथड्रॉ केली. विथड्रॉ केली हा मुद्दा वेगळा आहे. काही तरी संगनमत झाले व तक्रार विथड्रॉ केली हा मुद्दा वेगळा आहे पण जे घडले ते योग्य नाही. त्यांना टेंडर फॉर्म वेळवर मिळाला नाही हे तर योग्यच नाही. यामध्ये गुन्हा तर झालेलाच आहे तसेच त्यामध्ये फेअर कॉम्पीटीशन झालेली नाही.

कोर्टामध्येही सिस्टीम आहे की, एखाद्याने तक्रार विथड्रॉ केली तर त्यावर पुढे चौकशी होत नाही. परंतु असे येथे घडलेले आहे म्हणून चौकशी लावलेली आहे. अधिकाऱ्यांनी त्यांना टेंडर फॉर्म स्वीकारण्याकरिता पत्र का दिले नाही ? तक्रार विथड्रॉ झाल्यानंतर त्यावर आपण चौकशी पुन्हा करीत नसल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

मागील कालखंडात अशी परिस्थिती होती की, विभागाकडून टेंडर फॉर्म मिळतच नव्हता. ज्यांची नावे अगोदर आलेली आहेत त्यांनाच टेंडर फॉर्म दिला जात होता. म्हणून फेअर कॉम्पीटीशन होत नव्हती. एखाद्या व्यक्तीने हिंमत करून टेंडर फॉर्म घेण्याचा प्रयत्न केलेला आहे. टेंडर फॉर्म मिळाला असता तर लोकांचा प्रश्न मिटला असता व प्रत्येक ठिकाणी फेअर कॉम्पीटीशन झाली असती. पण याबाबत कोठे तरी विभागाची चूक झालेली आहे. कोणी तक्रार विथड्रॉ केली म्हणून आपले काम संपले असे होत नाही. फेअर कॉम्पीटीशन झाली असती तर त्यामध्ये शासनाचा फायदा नक्की झाला असता. अशा घटना वारंवार होऊ नयेत म्हणून विभागाने काही पावले उचलणे गरजेचे आहे असे स्पष्ट मत समितीने व्यक्त केले असता दोषींना ऑलरेडी दोषारोपपत्र दिलेले आहे, त्या अधिकाऱ्यांची विभागीय चौकशी सुरू झालेली आहे. भविष्यात असे घडू नये म्हणून विभागातर्फे आचारसंहितेनंतर दिनांक २३ फेब्रुवारी रोजी असे आदेश काढत आहोत की, यापुढे टेंडर फॉर्म खरेदी करण्याची आवश्यकता नाही. टेंडर फॉर्म बेवसाईटवरून डाऊनलोड करू शकता. टेंडर फॉर्मची जी ५००-१००० फी असेल ती टेंडर फॉर्म सबमीट करतांना डिपॉझीट करावी. जेणेकरून हा विषय येणार नाही की, कोणी फॉर्म दिला नाही म्हणून ते भरू शकले नाहीत. कारण यामध्ये नंतर सिद्ध करणे फार कठीण होते. एखाद्याने तक्रार केली व नंतर त्याने म्हटले की, आता माझी तक्रार नाही नंतर विभागास कळत नाही की, तक्रार कोणत्या कारणामुळे मागे घेतलेली आहे अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

या केसमध्ये समितीला अहवाल आलेला आहे की, विठ्ठल जयचंद सोनवणे यांना विभागाने जबाबदार ठरविलेले आहे. त्यांच्याविरूद्ध दोषारोपपत्र विभागाने दाखल केलेले आहे. याकरिता नवीन धोरण विभाग आणत आहे असे विभागाने सांगितले आहे जेणेकरून वारंवार अशा घटना घडू नयेत असे समितीने विभागास अवगत केले.

विभागाने ए.सी.बी.ला विनंती केलेली आहे की, उघड चौकशी करण्यात यावी व त्याकरिता मान्यता मिळालेली असल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

बुलढाणा जिल्ह्यातील मलकापूर, बुलढाणा, चिखली राष्ट्रीय महामार्ग राज्यमार्ग १७६ च्या दुपदरीकरणाच्या केसमध्ये मोठे विषय उपस्थित झाले होते. त्याबाबत आपण थोडक्यात सांगावे शेवटी चौकशी अहवालातील निकर्ष काय आहेत? याबाबत माहिती द्यावी असे समितीने सांगितले असता विभागाने पहिल्यांदा निविदा बोलावली तेव्हा त्याकरिता कोणताही प्रतिसाद मिळालेला नाही. दुसऱ्यांदा निविदा बोलावली तेव्हा एक टेंडर आले. ते टेंडर बुलढाणा अर्बन क्रेडीट को-ऑपरेटीव्ह सोसायटी व नॅशनल बिल्डींग कन्स्ट्रक्शन लि. यांचेकडून जॉईट व्हेंचर आले होते. मागील वेळी साक्ष देत असताना सांगितले होते की, हे रजिस्टर करणे आवश्यक आहे की नाही याची तपासणी करून समितीस अहवाल देणार आहोत. याकरिता विभागाने विधी व न्याय विभागाचे मत घेतलेले आहे. विधी व न्याय विभागाने असे म्हटले आहे की, "..Legally speaking there is no law for incorporation or registration of joint venture; it has been rightly presumed by the department that as per the tender, it is not required to register the joint venture." म्हणजे असोसिएशन ऑफ परसनचा क्लॉज बरोबर आहे असे त्यांनी सर्टीफाय करून दिलेले आहे. यामध्ये दुसरा विषय असा होता की, एक टेंडरवर आपण काम दिलेले आहे. त्याची चौकशी केली असता सिंगल टेंडरमध्ये दुसऱ्या कॉलमध्ये काम देण्यात आलेले आहे. पहिल्या कॉलमध्ये प्रतिसाद नसल्यामुळे कोणालाही काम दिलेले नाही. दुसऱ्या कॉलमध्ये २००४ ची निविदा आहे, २००६ मध्ये काम देण्यात आलेले आहे. सी.व्ही.सी.च्या गाईडलाईन्स आहेत की, तीन वेळा निविदा बोलवाव्या लागतील. सिंगल टेंडरवर काम देऊ शकणार नाही. हे काम २००८ चे आहे. २००६ मध्ये पी.डब्ल्यू.डी. मॅन्युअलमध्ये असा उल्लेख आहे की, सिंगल टेंडरवर वाटाघाटी करून आपण काम देऊ शकतो. २००६ मध्ये वाटाघाटी करून त्याचा कन्सेशन पिरेड १९ वर्षे ५ महिन्यांवरून कमी करून १३ वर्षे ६ महिने करण्यात आलेला आहे. प्रोसीजरप्रमाणे यामध्ये कोणत्याही प्रकारची त्रुटी निदर्शनास आलेली नाही अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

सी.व्ही.सी. गाईडलाईन्स, २००८ प्रमाणे ही बाब असल्याचे विभागीय सचिव सांगत आहेत. पूर्वीच्या सी.व्ही.सी. गाईडलाईन्समध्ये काय तरतूद होती? अशी विचारणा समितीने केली असता सन २००८ पूर्वी काही तरतूद नव्हती. सन २००८ मध्ये प्रथम सी.व्ही.सी. गाईडलाईन्स आलेल्या आहेत. सेंट्रल व्हिजीलन्स कमीशनच फार उशीरा म्हणजे २००७-२००८ मध्ये आलेले आहे. २००६ ते २००८ च्या दरम्यान सी.व्ही.सी.चा कंट्रोल सुप्रीम कोर्टाच्या आदेशानुसार त्याच दरम्यान आला होता नक्की तारीख सध्या सांगू शकत नाही. पण ह्या गाईडलाईन्स १०० टक्के सन २००८ मध्ये आलेल्या आहेत की, तिसऱ्यांदा निविदा काढाव्यात आणि तिसऱ्या निविदेच्या वेळी सिंगल टेंडर आले असेल तर द्यावे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

ह्या गाईडलाईन्स २००८ मध्ये आल्या असतील तर त्यावर समितीचा आक्षेप नाही पण सी.व्ही.सी. २००५ ते २००८ दरम्यान आली ही बाब मान्य नसल्याचे समितीने सांगितले असता समितीचे म्हणणे बरोबर आहे पण सी.व्ही.सी. घटनेनुसार तयार करण्यात आलेली आहे. मुळ संघटना १९६४ ची आहे पण त्याला खऱ्या अर्थाने कायद्याचे स्वरुप सन २००७ मध्ये देण्यात आलेले आहे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

अधिकाऱ्यांचे म्हणणे आहे की, २००८ पूर्वी कोणतीही गाईडलाईन्स सी.व्ही.सी. कडून नव्हती. किंवा तत्पूर्वी प्रस्तावित करण्यात आली नव्हती असे समितीने प्रतिपादन केले असता सिंगल टेंडरबाबत पुन्हा पुन्हा तक्रारी झाल्या व सुप्रीम कोर्टापर्यंत हा विषय गेला. निरनिराळ्या पॉवर कॉर्पोरेशनच्याही तक्रारी झाल्या, म्हणून सिंगल टेंडरबाबत मार्गदर्शक तत्वे २००७-२००८ मध्ये प्रसिद्ध झालेली असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

ज्या अधिकाऱ्यांनी चौकशी केली तेच त्या वेळी कार्यकारी अभियंता होते. त्यावेळी जे कार्यकारी अभियंता होते त्यांनीच आज या कामाची चौकशी करावी याकरिता विभागाची मान्यता आहे काय ? अशी समितीने विचारणा केली असता ज्या विषयावर चौकशी होती, त्यावर विधी व न्याय विभागाचे अभिप्राय घेतलेले असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली. तसेच आपल्यासमोर जे विषय मांडलेले आहेत त्याची चौकशी कोणी केली यावर अवलंबून नाही. विधी व न्याय विभागाचे मत आहे की, ज्या कार्यकारी अभियंता यांनी चौकशी केली, ते पूर्वी तेथे कार्यरत होते किंवा नव्हते हा विषय नाही कारण विधी व न्याय विभागाचे मत म्हणजे त्या विभागाच्या प्रधान सचिवांचे मत असते. आणि त्यावेळी जे कार्यकारी अभियंता होते त्यांची त्यावेळी चौकशी झालेली असल्याचा खुलासाही विभागीय सचिवांनी केला.

सामान्यपणे आपण ५ वर्षानंतर कोणत्या तरी कामाची चौकशी जाहीर केली तर जो त्या संबधित काळात कार्यकारी अभियंता होता, आपण स्पेसीफिकली त्याच अधिकाऱ्याला चौकशी अधिकारी म्हणून नेमणार का ? आता तो अधिकारी मुख्य अभियंता झाला तर त्यालाच चौकशी अधिकारी म्हणून नेमावयाचे का ? त्या अधिकाऱ्याने देखील त्या कामाची चौकशी करावी का ? अशी विचारणा समितीने केली तसेच चौकशी चुकीची झाली असे समितीचे म्हणणे नसल्याचेही समितीने नमूद केले असता असे झालेले नाही विभागाने समितीला सादर केलेल्या रिपोर्टच्या पहिल्या पानावर लिहिले आहे की, सविस्तर चौकशी होण्याच्या अनुषंगाने मंडळातील स.गो. कार्यकारी अभियंता, पळसकर सहायक अभियंता, श्रेणी-२, श्री.बी.ए.ठाकरे उप अभियंता यांचे पथक स्थापन केले आहे. या पथकाने चौकशी केली आहे. या पथकातील कोणताही अधिकारी त्यावेळी कामावर नव्हता.

अधिक्षक अभियंता, अमरावती मंडळ यांनी हे पथक नियुक्त केले असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

ज्यांची चौकशी करीत आहोत ते विद्यमान अधिक्षक अभियंता हेच तत्कालीन कार्यकारी अभियंता होते अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय सचिव यांनी मला कल्पना नाही की ते तेथेच कार्यकारी अभियंता होते असा खुलासा केला.

समितीचा चौकशीवर आक्षेप नाही चौकशी झाली की नाही हे समिती म्हणत नाही. पण ज्या अधिकारी किंवा कामाची चौकशी करतो त्याच अधिकाऱ्यांनी त्या कामाची चौकशी करावी हे विभागाला अपेक्षीत आहे का एवढेच समितीस सांगावे असे मत समितीने व्यक्त केले असता समितीने काही विषयावर विभागाचा अभिप्राय मागितला होता. याबाबत आता समितीने निर्णय घ्यावा. चौकशी पथकाला टर्म ऑफ रेफरन्स दिलेल्या होत्या याबाबत कायदेशीर सल्ला घेण्याबाबत सांगितले होते व दुसरी बाब सी.व्ही.सी. गाईडलाईन्सचे पालन केले आहे की नाही हे पहावयाचे होते. या दोन्ही विषयाबाबत विधी व न्याय विभागाचे कायदेशीर मत घेतलेले आहे. सी.व्ही.सी. गाईडलाईन्सचे तपशील समितीसमोर आहेत. त्याच्या तारखा व्हेरीफाय करून समितीस असे सांगत आहे हे टेंडर आले होते तेव्हा सी.ए.जी.ने स्वतः माहिती दिली आहे. म्हणून त्याबाबतच्या तारखामध्ये बदल होऊ शकत नाही. याबाबत मत आहे की, आपण जर अशी चौकशी केली होती की, त्यामध्ये किती खर्च झाला, लांबी रुंदी किती आहे. तर समिती म्हणते ते बरोबर आहे की, ज्याने चौकशी केली आहे त्याने स्वतः तो रस्ता तयार केला होता का, आपण त्याला हे काम दिले आहे का ? समितीने काढलेला मुद्दा खरा आहे. तरीही मी सांगत नाही की, त्या माणसानेच चौकशी करावी. असे कधीही मत नाही की, ज्याने काम केलेले आहे त्यानेच चौकशी करावी. पण समितीने मागील साक्षीच्या वेळी या विधी व न्याय विभागाचे अभिमत घेण्याबाबत व रजिस्ट्रेशन आवश्यक आहे की नाही तसेच सी.व्ही.सी.ची गाईडलाईन्स फॉलोअप का केली नाही या दोन विषयावर अभ्यास करून येण्याबाबत सांगितले होते. कार्यकारी अभियंता कोणीही असले तरी मुद्द्यांवर फार काही होणार नाही अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

नियुक्त केलेले पथक कार्यकारी अभियंता यांच्याशी निगडीत नसतानासुद्धा पथक नियुक्त करण्याचे काम त्यांनी स्वतः न करता उच्च अधिकाऱ्यांच्या माध्यमातून केले असते तर हा प्रश्न आला नसता. You are not concerned at all. विभागाने अधिक्षक अभियंता यांना सांगितले की या विषयाची चौकशी करण्यात यावी. आता विभागाच्या हे लक्षात नव्हते असे समिती समजते की, जे कार्यकारी अभियंता आहेत

त्यांच्याच कार्यकाळात हा सर्व घोळ झालेला आहे, तेच आता अधिक्षक अभियंता आहेत, त्या अधिक्षक अभियंता यांनी याबाबत कोड ऑफ कंडक्ट पाळला पाहिजे तो त्यांनी पाळला नाही हे विभागास मान्य करावेच लागणार आहे. अधिक्षक अभियंता यांनी त्यांचीच चौकशी करणे टाळले पाहिजे होते. विभागाने हे लक्षात आणून दिले पाहिजे होते की, त्यांनी चौकशी करणे योग्य होणार नाही. आपण याबाबत वेगळा निर्णय करून विशेष चौकशी करावी. त्यांना तुम्ही संधी दिली त्या संधीचा वापर त्यांनी इमानदारीने केला असेल असे मी गृहीत धरतो. पण त्यामध्ये कोठे तरी चूक होऊ शकते. म्हणूनच या विषयावर थोडी जास्त चर्चा होत आहे नाही तर या विषयावर जास्त चर्चा झाली नसती असे मत समितीने व्यक्त केले.

It is concerned with the department. पहिला विषय विधी व न्याय विभागाचे मत घेण्याबाबत होता व दुसरा विषय सी.व्ही.सी. गाईडलाईन्सचा आहे. जॉईंट व्हेंचरचा एक विषय होता व दुसरा विषय सी.व्ही.सी. गाईडलाईन्सबाबत सिंगल टेंडर केल्याबाबतचा आहे.

आज समितीसमोर तीन कामाच्या चौकशीबाबतचा विषय आहे. या तीन कामांचे एस्टीमेट आपल्यासमोर ठेवलेले आहेत. आपण पथकर बांधणी करताना दोन पथकर बांधले आहेत. नांदेड बिलोली पथकर बांधण्याची कॉस्ट ६ कोटी २३ लाख ६० हजार एवढी दाखविली आहे. दुसरा पथकर आपण बुलढाणा येथे बांधला असून त्याची बांधकाम कॉस्ट ४७ लक्ष रुपये फक्त दाखविली आहे. म्हणजे सार्वजनिक बांधकाम विभागास एक जागेवर पथकर बांधण्यास ४७ लाख खर्च येतो तर दुसऱ्या ठिकाणी पथकर बांधण्यास साडेसहा कोटी रुपये लागतात, तिसऱ्या जागेवर पथकाम बांधकामास अडीच कोटी रुपये लागतात. आपण तीन कामांचे एस्टीमेट बघितले आहे जे आयटम पहिल्यामध्ये आहेत ते दुसऱ्या कामात नाहीत किंवा तिसऱ्या कामामध्ये नाहीत तीन कामांची चौकशी केलेली आहे ही तिन्ही कामे एकाच प्रकारची आहेत. तिन्ही कामांमधील ॲटम देखील सारखेच आहेत परंतु, त्यांचे दर वेगवेगळे लावले आहेत ही बाब समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणून दिली असता तिन्ही पथकरांच्या कामांमध्ये लेनचा आणि कालावधीचा फरक आहे. एक काम सन २००४ मधील तर दुसरे काम सन २०११ मधील आहे. या सात वर्षात दरात वाढ होणे स्वाभाविक असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

दोन पथकर बांधण्यासाठी ६.५० कोटी रुपये लागतात का ? साधारणपणे बांधकामासाठी किती खर्च येतो, याची कल्पना समितीला आहे. त्यामुळे सचिव म्हणून आपणच या तिन्ही कामांचे कम्पेरिझन करावे. जेणेकरून यामधील सर्व गोष्टी लक्षात येऊ शकतील. साधारणपणे १५१ कोटी रुपये खर्चाचा रस्ता आहे. पण एका ठिकाणी एका ॲटमचा दर एक लावला आहे तर दुसऱ्या ठिकाणी वेगळाच लावलेला आहे. वास्तविक पाहता, टोल वसुली ज्या ठिकाणी होते त्याचे हे बांधकाम आहे. त्यामुळे खूप काही टेक्निकल काम आहे, असेही नाही. परंतु, तिन्ही कामात प्राईस व्हेरिएशन आणि एस्कॅलेशन किती आहे, हे एकदा विभागाने तपासून घ्यावे.

सचिवांनी दोन्ही कामांचे कम्पेरिझन करावे व ती माहिती समितीला सादर करावी. सचिवांनी या सर्व कामांचे कम्पेरिझन समितीला सादर करावे. या समितीतच या संदर्भातील निर्णय घेऊ तसेच या मधील महत्त्वाचा प्रश्न हा आहे की, कॉस्ट वाढवून दिली तर टोल वसुलीचाही कालावधी वाढतो असे मत समितीने व्यक्त केले असता या प्रत्येक कामास कॅबिनेटने मान्यता दिलेली आहे. तसेच, केंद्र शासनानेही मान्यता दिलेली आहे. तिन्ही कामांचा कालावधी वेगवेगळा आहे. आपण त्यांना पैसे वाढवून दिले असतील तर कालावधी देखील वाढवून दिलेला आहे का, हे बघावे लागेल असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

राज्य व केंद्र शासनाची मान्यता आहे, याचा अर्थ त्या कामात अनियमितता होऊ शकत नाही, असे नाही. या समितीचा सदस्य म्हणून आम्हाला या प्रत्येक कामाबाबत चर्चा करण्याचा अधिकार आहे. म्हणूनच आम्ही अशी सूचना करतो आहोत की, सचिवांनी या तिन्ही कामांची तपासणी करून घ्यावी. त्यांना जर लॉजिकली ६.५० कोटी रुपयांचा खर्च योग्य वाटत असेल तर समितीची काही हरकत असणार नाही. एका बाजूला ४७ लाख रुपयात बांधकाम होते आणि दुसरीकडे तशाच कामासाठी ६.५० कोटी रुपयांचा आणि टॉयलेट बांधकामासाठी ३५ लक्ष रुपयांचा खर्च लावला जातो. हे समितीला मान्य आहे की, एका कामाची वर्क ऑर्डर सन २००६ मध्ये आणि दुसऱ्या कामाची सन २०११ मध्ये दिलेली आहे. परंतु, हा कालावधी असला तरी एवढे प्राईस एस्कॅलेशन आहे का ? अशी विचारणा समितीने केली असता कालावधी वेगळा आहेच आणि लेनमध्ये देखील फरक आहे आणि This project is approved by Cabinet अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

कॅबिनेट ही काही टेक्निकल टिम नाही. टेक्निकल प्रस्ताव विभागानेच मांडावयाचा असतो. प्रस्ताव तांत्रिकदृष्ट्या योग्य आहे किंवा नाही, याची जबाबदारी विभागाची असते.

या दोन्ही कामांमध्ये फरक दिसून येत आहे. हा फरक जस्टिफाय आहे किंवा कसे, हे विभागाने समितीला सादर करावे. पुढील बैठकीत समिती या विषयावर चर्चा करील असे समितीने नमूद केले असता समितीला अहवाल सादर करण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले.

समितीने दिनांक २८ फेब्रुवारी २०१७ रोजी सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या सचिवांची व इतर विभागीय प्रतिनिधींची साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीने मलकापूर-बुलढाणा-चिखली या रस्त्यांच्या विभागाकडून आलेल्या अहवालासंदर्भात चर्चा करताना अशी विचारणा केली की, मलकापूर-बुलढाणा-चिखली रस्त्यासंबधी विभागाने असे नमूद केले आहे की, जे काही नियमानुकूल केलेले आहे त्यानुसार योग्य प्रकारे काम झालेले आहे. या संदर्भात समितीचे असे मत आहे की, एक निविदा आल्यानंतर त्यासंबधी १९८० चा संदर्भ दिला आहे. त्यानंतर सदर कंपनीने सबलेट कंपनी

नेमली असून सबलेट कंपनीने जास्तीत जास्त काम केले आहे. या संदर्भात पूर्वी आपण सदर कंपनी भारत सरकारची असल्याचे सांगितले होते. त्यानंतर ती कंपनी खाजगी असल्याचे विभागाने सांगितले. त्याला अनुसरुन सिंगल टेंडरला मंजुरी दिली असल्याचे सांगितले. सदर अहवालात यासंबधी जे काही घडले आहे त्याचे समर्थन केले आहे. या विषयासंबधी विभागाने जे काही जस्टीफाय केले आहे ते समितीला योग्य वाटत नाही. सदर रिपोर्ट एजी यांनी स्वतंत्रपणे तपासून घ्यावा. यात एका पतसंस्थेसमवेत जॉईंट व्हेंचर करण्यात आले. खाजगी संस्थेला भारत सरकारची संस्था समजण्यात आले. सिंगल टेंडर मान्य करण्यात आले. तसेच जॉईंट व्हेंचरनंतर सबलेट करण्यात आले. परंतु विभागाने सबलेटला मान्यता दिलेली नाही. त्यांचा इंटर्नल सबलेट होता. यासंबधी एजी यांचे मत घेतल्यानंतर समिती निर्णय घेणार आहे. या रिपोर्टसंबधी विभागाला आणखी काही माहिती द्यावयाची असल्यास ती आपण समितीला द्यावी असेही समितीने विभागास सांगितले.

या संदर्भात विभागाचे काही म्हणणे नसून विभागाने आपले म्हणणे रिपोर्टमध्ये सादर केलेले आहे. विभागाचा रिपोर्ट तसेच विधि व न्याय विभागाचे अभिप्राय सुद्धा समितीकडे सादर केलेले आहेत असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

दुसऱ्या रिपोर्टमध्ये पेण-खोपोली-अलिबाग रस्त्यासंबधी सिंगल टेंडर काढले व त्याला २००२ ते एप्रिल २००३ पर्यंत वारंवार मुदतवाढ दिली. विभागाने सिंगल टेंडरला मान्यता दिली. परंतु सीव्हीसीच्या मार्गदर्शक सूचनेनुसार कार्यवाहि केल्याचे दिसून येत नसल्याचे विभागाने सांगितले आहे. या संदर्भात दिनांक ५ नोव्हेंबर २०१६ रोजी अधीक्षक अभियंता, रायगड यांना पत्र पाठविले आहे. त्यानंतर त्यांनी कशाप्रकारचा खुलासा केला याबाबत आपण समितीला माहिती द्यावी असे समितीने सूचित केले असता या संदर्भात अधिक्षक अभियंता यांचेकडून असा खुलासा करण्यात आला आहे की, त्यावेळी कार्यरत असलेले कार्यकारी अभियंता श्री. मिलिंद कुलकर्णी यांनी ३ वर्षांपूर्वी व्हीआरएस घेतली आहे. या संदर्भात त्यांनी श्री.मिलिंद कुलकर्णी यांच्याशी संपर्क साधून त्यांना विनंती केली की, तुम्ही यासंबधी खुलासा करावा परंतु त्यांनी कोणत्याही प्रकारचे उत्तर दिलेले नाही अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

विभागाने समितीकडे सादर केलेल्या अहवालातील शेवटच्या ओळीत असे नमूद केले आहे की, सीव्हीसीच्या मार्गदर्शक सूचनेनुसार तत्कालीन कार्यकारी अभियंत्यांनी कार्यवाही केल्याचे दिसून येत नाही. त्यानंतर वरील स्तरावरील लोकांनी डोळेझाक करून निर्णय घेतले. कार्यकारी अभियंत्यांनी प्रस्तावित केल्यानंतर त्याला आयसीई आणि मंत्रालय स्तरावर त्याला दुजारा देण्यात आला. तसेच त्यावेळचे तत्कालीन कार्यकारी अभियंता यांनी व्हीआरएस घेतल्यामुळे ते खुलासा करणार नाहीत. परंतु प्रोजेक्टसंबधी कार्यवाही करीत असताना सीव्हीसीच्या मार्गदर्शक सूचनेनुसार अटी व शर्तीमध्ये भंग झाला आहे. यासंबधी अधिकाऱ्यांविरुद्ध दंडात्मक कारवाई करण्याचा विषय नंतर येणार आहे. सीव्हीसीच्या गाईडलाईन्स हा अधिकाऱ्यांच्या अधिकार क्षेत्रातील विषय नव्हता. कालावधी वाढविण्याचा जो विषय होता त्यासंबधी अंमलबजावणी करणार आहात का ? अशी विचारणा समितीने केली असता टाईम पीरिएड कमी केला असून तो १३ वर्षे ६ महिने केला असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली. या अनुषंगाने असता समितीने असे विदित केले की, विभागाने निगोशिएशन करून टाईम पीरिएड कमी केला आहे. परंतु मूळ मुद्दा असा आहे की, सिंगल टेंडरसंबधी सीव्हीसीच्या मार्गदर्शक सूचनांचे उल्लंघन करण्यात आले. या संदर्भात कार्यकारी अभियंत्यांनी प्रस्तावित केले असल्यास वरच्या स्तरावरील अधिकारी सुद्धा तेवढेच जबाबदार आहेत.

विभागाच्या अहवालात असे नमूद केले आहे की, सीव्हीसीच्या मार्गदर्शक सूचनेनुसार अभियत्यांनी कार्यवाही केल्याचे दिसून येत नाही. या अनुषंगाने विभागीय सचिवांनी असे विदित केले की, सन २००८ मध्ये सीव्हीसीच्या स्पष्ट गाईडलाईन्स आलेल्या आहेत तसेच सध्या असलेल्या सीव्हीसीच्या गाईडलाईन्सनुसार त्यांनी कार्यवाही केलेली नाही.

सिंगल टेंडरचे कोणीही समर्थन करणार नाही असे मत समितीने व्यक्त केले असता विभागीय सचिवांनी समितीचे म्हणणे बरोबर आहे परंतु त्यावेळी टेंडरला कोणताही प्रतिसाद मिळत नसल्यामुळे दोन वेळा मुदतवाढ देण्यात आली. तरी सुद्धा टेंडरला प्रतिसाद न मिळाल्यामुळे विभागाने टेंडरला वारंवार मुदतवाढ दिली. त्यानंतर सन २००४-०५ मध्ये त्यांनी सदर टेंडर फायनलाईज केले असल्याचा खुलासा केला.

सीव्हीसीच्या गाईडलाईन्स संदर्भात सांगायचे झाल्यास सिंगल टेंडर आल्यास ते न स्वीकारता रद्द करायचे असते. त्यानंतर त्यात इस्टीमेट जास्त आहे का, वेगळी टेक्निकल रिक्वायरमेंट ठेवली आहे का ? निविदेला प्रतिसाद का मिळत नाही, यासंबधी आढावा घ्यायचा असतो, and just not put on giving extention to the same bid which they have already invited. You have expected to review that and again call the fresh tender असे मत महालेखाकारांनी व्यक्त केले असता विभागीय सचिवांनी असा खुलासा केला की, I agree with you. But I must also tell you here that whatever you are saying is about procurment guidelines. When you are buying something then these issues are correct. But when you are putting something on toll where the concession agreements in the Government of India itself have gone some multiple iterations. Since the time the conession have started the concession agreeements have gone through multiple iterations. Because at different points of time different kinds of things came to be known. I am not trying to justify anything. I was not there in 2002-03. I do not really know what were the conditions in which this tender was approved. सन २००२-२००३ मध्ये सूट देण्याची संकल्पना आली होती त्यात आपल्याला एक रुपया सुद्धा द्यायचा नव्हता. आपण असे सांगत होतो की, तुम्ही प्रथम रस्ते तयार करावेत. त्यानंतर टोल जमा करावा त्यातूनच आपण गुंतवणूक केलेल्या रकमेची वसुली होईल. अशाप्रकारे केंद्र शासनाने मॉडेल कन्सेशन करारासह कन्सेशन करार तयार केले होते. त्यात ७ ते ८ वर्षात किमान १० इंट्रेशन झालेले आहेत. ज्याप्रमाणे त्यांनी यासंबधी प्रयोग केले होते त्यानुसार त्यात बदल

झालेले आहेत आपण प्रोक्युअरमेंटसंबधी बोलत आहात. मला हा कप प्रोक्युएर करायचा असल्यास तो सिंगल टेंडरवर प्रोक्युअर करू शकणार नाही यामुळे ही क्लिअरकट प्रोक्युअरमेंटसारखी बाब नाही.

प्रोक्युएरमेंट किंवा कोणतेही टेंडर असो, आपल्याला सिंगल टेंडरला समर्थन देता येणार नाही असे समितीने विभागास अवगत केले तसेच सिंगल टेंडरला दोन वेळा मुदतवाढ देण्यात आली. तेव्हा केंद्र शासनाच्या पीपीपी मॉडेलच्या ज्या मार्गदर्शक सूचना होत्या त्यात १६ वेळा बदल झाल्याची इंटरनेटवरुन माहिती काढली आहे. कोणाला फेवर करण्याचा हा विषय नाही. सदर रस्त्याचा प्रकल्प सुरू केल्यानंतर त्यात आलेल्या अडथळयांचा विचार केल्यास, स्थानिक जनप्रतिनिधींचे पत्रव्यवहार पाहिल्यास ही सर्व परिस्थिती आवाक्याबाहेर होती. तरी सुद्धा सीव्हीसीच्या गाईडलाईन्सचा अवलंब करण्याची १०० टक्के गरज होती. त्या निगलेट करण्याची आवश्यकता नव्हती असे मतही व्यक्त केले आणि तेव्हा बांधकामाच्या संदर्भात अडचणी असल्याचे सांगितले हे समिती समजू शकते. परंतु एखाद्या व्यक्तीला टेंडर ॲलॉट करीत असताना नियमाचे पूर्णतः पालन करणे गरजेचे आहे. सिंगल टेंडर येण्याची कारणे काय आहेत, त्यात लोक सहभागी का होत नाहीत ? याबाबत कोणताही विचार न करता सिंगल टेंडरला वारंवार मुदतवाढ देण्यात आली. त्यानंतर शेवटी एकच टेंडर आल्यामुळे ते ॲलॉट करण्यात आले. समितीचा असा आक्षेप आहे की, या संदर्भात सिंगल टेंडर देण्यात आले असून त्यात सीव्हीसीच्या गाईडलाईन्सचे पालन केलेले नाही.

मल्टीपल रस्त्यांची कामे करीत असताना अर्धवट कामे सोडून अनेक कंत्राटदार पळून गेले आहेत. त्यात २ ते ४ निविदाकारांनी कॉम्पेटेटिव्ह टेंडर भरले गेले आहेत. त्यात अर्धवट रस्त्यांची कामे सोडून गेलेली अनेक उदाहरणे आहेत. त्यात पुणे तसेच सायन-पनवेल रस्त्याचे उदाहरण देता येईल. कारण तो पीरिएड तसाच होता सीएजी यांचे म्हणणे बरोबर आहे सीव्हीसीच्या गाईडलाईन्स नुसार कार्यवाही न करता अशाप्रकारे कार्यवाही का करण्यात आली ? विभाग ज्या अधिकाऱ्याला जाब विचारत आहे त्या अधिकाऱ्याने सेवानिवृत्ती घेतली आहे. विभागाने २००६ मध्ये ऑर्डर दिली आणि आता सन २०१७ वर्षे उजाडले आहे. अशी विचारणा समितीने केली असता सन २००४-२००५ चा हा विषय आहे आता १३ वर्षे झाली आहेत त्यातल्या एका अधिकाऱ्याने सेवानिवृत्ती घेतली असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी पुनश्च केला.

सन २००२ पासून ते २००४ पर्यंत मुदतवाढ दिलेली आहे. विभागाने टेंडरचा पुनर्विचार केला नाही तसेच पुन्हा रि-टेंडरही काढले नाही. केवळ एका सिंगल टेंडरवर हे काम दिले, ही वस्तुस्थिती आहे. यामध्ये फक्त कार्यकारी अभियंत्याला जाब विचारुन बाकी सर्व लोकांना सोडून चालणार नाही. विभाग कनिष्ठ अधिकाऱ्याला विचारणा करता की, हे आपण कसे काय प्रस्तावित केले. यामध्ये वरिष्ठ अधिकारी डोळे झाकून सही करीत होते का? द्वयात मुख्य अभियंता, अधीक्षक अभियंता, असे अधिकारी सोडून केवळ कार्यकारी अभियंत्याला पकडले. त्या कार्यकारी अभियंत्यांनी सेवानिवृत्ती घेतली म्हणजे विषय संपला असे कसे होणार ? कार्यकारी अभियंत्यानी सेवानिवृत्ती घेतली म्हणून वरिष्ठ अधिकारी सुटणार हे शक्य नसल्याचे समितीने नमूद केले तसेच चौकशी करणारा अधिकारी अधिक्षक अभियंता आहे म्हणून तो कनिष्ठ अधिकाऱ्यांनाच विचारणा करणार आहे वरिष्ठ अधिकाऱ्यांकडे ते विचारणा करू शकत नाहीत असे समितीने नमूद केले.

प्रत्येक टेंडरला सब कमिटीने मंजुरी दिलेली आहे त्यामुळे समितीने एकही प्रकरण बघायला नको याचा अर्थ आपण वेळ वाया घालवितो आहोत. महालेखाकारांनी आक्षेप घेतलेला आहे कॅबिनेट एक एक मुद्दा बघत नाही कारण There is no Technical Person. नियमाप्रमाणे पुटअप करण्याची जबाबदारी अधिकाऱ्यांची असते. लोकप्रतिनिधींना टेक्निकल बाबी समजत नाहीत असे समितीने मत व्यक्त केले आणि महालेखाकार कार्यालयाने यामध्ये आक्षेप कोणत्या वर्षी काढले आहेत व कधी लेखापरिक्षण झाले आहे ? कार्यकारी अभियंत्यांनी सेवानिवृत्ती कधी घेतली ? अशी विचारणा समितीने केली असता सन २०१२-२०१३ ला ऑडिट झालेले असून सन २०१२ मध्ये कार्यकारी अभियंत्यांनी सेवानिवृत्ती घेतली असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

ज्या दिवशी महालेखाकार कार्यालयाने आक्षेप घेतला होता त्यावेळी कार्यकारी अभियंत्यांनी सेवानिवृत्ती घेतली नव्हती. दिनांक १९ ऑगस्ट २०१६ ला सेवानिवृत्तीची नोटीस त्या अधिकाऱ्याने दिली होती. तसेच ज्यावेळेस महालेखाकार कार्यालयाने ही बाब निदर्शनास आणली त्यावेळी संबधित कार्यकारी अभियंत्यावर कारवाई करायला हवी होती. त्या कार्यकारी अभियंत्याने या प्रकरणामुळे सेवानिवृत्ती घेतली का ? व हे प्रकरण सुरू असतांना संबधित अधिकाऱ्यांच्या सेवानिवृत्तीचा अर्ज का स्वीकारण्यात आला? अधिकाऱ्याने सेवानिवृत्ती घेतली असली तरी त्यांच्याविरुद्ध कारवाई करता येते, त्यांच्याविरुद्ध गुन्हा नोंद करता येतो. असे समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणले असता महालेखाकार कार्यालयाचा आक्षेप आल्यानंतर आपण व्ही.आर.एस. परवानगी देता यासंदर्भात महालेखाकार कार्यालयाचा सुद्धा आक्षेप आहे. व्ही.आर.एस. घेतल्यावर कारवाई करता येत नाही असे नाही. ज्यावेळेस महालेखापालांनी आक्षेप काढले त्यावेळेसच विभागाकडून कारवाई होणे अपेक्षित होते असे मत समितीने व्यक्त केले असता सार्वजनिक बांधकाम विभागाने त्यांचे मॅन्युअल मॉडिफॉय केलेले नाही. त्यांनी मॉडिफॉय न केल्यामुळे त्यांच्या विभागतील इंजिनिअर हे मॅन्युअलप्रमाणे टेंडर काढत होते. सीव्हीसीची गाईडलाईन त्यांनी मॅन्युअल मध्ये शेवटपर्यंत समाविष्ट केलेले नव्हते असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

या राज्यात सीव्हीसीची अंमलबजावणी कधीपर्यंत केली नाही? ९ वर्षे राज्य शासनाने सीव्हीसी गाईडलाईनची अंमलबजावणी का केलेली नाही, याचे स्पष्टीकरण दिले पाहिजे. ही अतिशय गंभीर बाब आहे सीव्हीसी गाईडलाईनची अंमलबजवणी करण्याची जबाबदारी कोणाची होती ? अंमलबजावणी करण्यासाठी काय अडचण होती, हे समितीला कळले पाहिजे ? सन २००८ मध्ये केंद्र सरकारने सीव्हीसी गाईडलाईन इश्यू केलेल्या आहेत असे समितीने नमूद केले असता सार्वजनिक बांधकाम विभागाने सीव्हीसीच्या गाईडलाईन्सचा समावेश न केल्यामुळे इंनिजिअरला मॅन्युअलप्रमाणे टेंडर काढता येते. ही संपूर्ण चर्चा झाल्यानंतर या प्रस्तावासंदर्भात विभागाने एक पॉलिसी तयार केली असल्याचे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

सीव्हीसीच्या गाईडलाईन्सचा आधार घेऊन कार्यवाही करण्याची जबाबदारी कोणाची होती, हे समितीला कळले पाहिजे. सन २००८ च्या गाईडलाईन्सची सन २०१७ पर्यंत अंमलबजावणी केलेली नाही. या प्रकरणी कार्यकारी अभियंता, अधीक्षक अभियंता, मुख्य अभियंता यांच्यावर कारवाई प्रस्तावित करावी आणि केलेल्या कारवाईची माहिती समितीला द्यावी, अशी समितीची अपेक्षा आहे. केवळ कार्यकारी अभियंत्याला जबाबदार धरून चालणार नाही. मध्यंतरीच्या कालावधीमध्ये विभागाकडून दिरंगाई झालेली आहे, ही गंभीर स्वरुपाची आहे, असे समितीचे मत असल्याचे समितीने नमूद केले.

नरसी भिलोलीमध्ये एकच मुद्दा होता. स्कोप ऑफ वर्कमध्ये काही चेंज केलेले आहे. मुख्य अभियंत्यांनी मान्यता दिली होती,परंतु या अहवालात असे सांगितले की, यामध्ये काहीही बदल झालेला नाही. यात मूळ रक्कम १९० कोटी रुपये होती, परंतु १९५ कोटी रुपये खर्च झालेले आहेत. ए.जी. चा चेंज ऑफ स्कोपबद्दलचा परिच्छेद होता. परंतु या रिपोर्टबद्दल समितीला समाधान वाटते. यामध्ये फक्त ५ कोटी रुपये वाढले ते at the Contractor आहे की ते पैसे रि-ऍंबर्समेंट करणार आहोत यामध्ये कालावधी वाढविला आहे का? याबाबत कृपया खुलासा सादर करावा. अशी सूचना समितीने केली असता यामध्ये कालावधी वाढविलेला नसून यामध्ये कन्सेशन कालावधी सध्या फिक्स्ड आहे. कन्सेशनमध्ये केंद्र शासनाचे मॉडेल कन्सेशन ॲग्रीमेंटचे जे क्लॉजेस आहेत, त्यामध्ये जो बँक रेट असतो, त्याचा संपूर्ण पीएलआर रेट आपण वर्कआऊट करतो आणि नंतर कन्सेशन पिरेड शेवटी कमी करीत असतो अशी माहिती विभागीय सचिवांनी दिली तसेच जे अतिरिक्त काम केले आहे ते विभागाच्या मान्यतेने केले आहे व आवश्यकता होती म्हणून करून घेतले आहे असेही समितीस अवगत केले.

सन २००८ ते २०१७ पर्यंत विभागाने का कारवाई केलेली नाही, यावर विभागाकडून काहीच उत्तर आले नाही. केंद्र सरकारने गाईडलाईन्स काढूनही राज्य सरकार त्याची अंमलबजावणी करीत नाही. या फाईलकडे कोणी लक्ष दिले नाही का, याला काय कारणे होती की ज्याच्यामुळे ९ वर्षे हे प्रकरण प्रलंबित होते अशी विचारणा समितीने केली असता आता गाईडलाईन्स काढलेल्या असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

समितीने शिफारसीमध्ये ही बाब शासनाला कळविली पाहिजे की, अशाप्रकारे ९ वर्षे सीव्हीसी गाईडलाईनची अंमलबजावणी विभागाने केली नाही. यासंदर्भात समितीने मुख्य सचिवांना आमंत्रित केले पाहिजे. हा अतिशय गंभीर विषय आहे या गाईडलाईनमध्येच सर्व काही आहे म्हणूनच गाईडलाईन्स काढलेल्या नाहीत. हा विषय सहज सोडण्यासारखा नाही म्हणून वेळ पडल्यास मुख्य सचिवांची या प्रकरणी साक्ष लावण्यात यावी असे मत समितीने व्यक्त केले.

विभागाने कार, बस, स्कूल बस यांना टोलमाफी केलेली आहे. समितीच्या माहितीप्रमाणे कार, स्कूल बस यांचे टोलचे पैसे रिअेंबर्स करतो या वाहनांचे आकडे कसे व्हेरिफाय करता ? अशी विचारणा समितीने केली असता एस.टी. आणि स्कूल बसचे एक्झॅक्ट आकडे आपण व्हेरिफॉय करून घेतो. स्कूल बसमध्ये फारसा काही फरक पडत नाही. जे आकडे त्यांच्याकडून येतात त्याप्रमाणे विभागाकडून त्यांना पैसे दिले जातात. या सर्वांना आतापर्यंत पैसे दिलेले असल्याची माहिती विभागीय सचिवांनी दिली.

मलकापूर येथील एक प्रकरण आहे कन्सीशन ॲग्रीमेंट झाल्यानंतर तेथे थर्ड पार्टीचे चित्र समोर आले, त्याचे समर्थन शासन करते आहे काय? अशी विचारणा महालेखाकार यांनी केली असता समजा पुणे-सातारा रोडचे टेंडर रिलायन्सने घेतलेले आहे, परंतु तेथे बांधकाम तिसरी एजेन्सी करीत आहे. There is no condition which says that you cannot have a subcontractor on any road in India. जे लोक कन्सेशन अँग्रीमेंटमध्ये पार्टीसिपेट करतात त्यांची आर्थिक कॅपेबिलिटी नसेल तर ते पार्टीसिपेट करू शकत नाही. त्यामध्ये फायनॉन्शियल कॅपिबिलिटी जास्त महत्त्वाची आहे कंत्राटदार शोधणे त्यांची जबाबदारी आहे, ते शोधू शकतात असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

मोठी कामे करायची असतील तर ती सब कॉन्ट्रॅक्टशिवाय होतच नाहीत. तसेच सबकॉन्ट्रॅक्टरला विभागाची मान्यता घेणे आवश्यक नाही काय ? समितीच्या माहितीप्रमाणे सब कॉन्ट्रॅक्टरला मान्यता घ्यावीच लागते असे मत समितीने व्यक्त केले असता कोणतेही कॉन्ट्रॅक्ट असेल तर त्यामध्ये सबकॉन्ट्रॅक्ट असतोच असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

विभागाने सिंगल बीड स्वीकारली आहे. बुलढाणा अर्बण क्रेडिट सोसायटी ॲण्ड एनबीसीसीची होती, तीला मान्यता दिली गेली. With the further inclusion of one more company J.V. Kulkarni after acceptance of the Concession Agreement. याला शासनाने मान्यता दिलेली होती का ? या महालेखाकार यांच्या प्रश्नाला what we are saying is that subleting, Subleting, subcontracting is allowed. We did not allow them to became a part of the original concession. They included the part of the Joint Venture असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

This was without the approval of the Government असे महालेखाकारांनी विचारले असता Yes. I dont think there is any approval असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

त्यांनी तिसरा पार्टनर कसा टाकला ? तसेच जे.व्ही. कुलकर्णी यांच्या नावाने दिले आहे काय ? आणि विभागाने जो अहवाल दिला आहे त्यामध्ये शेवटच्या ओळीमध्ये असे म्हटले आहे की, जे.व्ही. कुलकर्णी ॲण्ड फ्रेंडस असोसिएशट मलकापूर यानी त्यांच्या स्तरावर करार करून काम लवकर करण्यासाठी सबकॉन्ट्रॅक्ट करण्याचे आढळून येते. त्यामुळे सदर काम घेण्याकरिता जे. व्ही. कुलकर्णी ॲण्ड फ्रेंडस असोसिएशट यांना समाविष्ट केले ही बाब सिद्ध होत नाही अशी विचारणा समितीने केली असता पार्टनर म्हणून ते पुढे आलेले नाही तर विभागाच्या करारामध्ये फक्त

दोनच लोक असून यामध्ये टोल असल्यामुळे पेमेंटचा प्रश्न येत नसल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले आणि जे कन्शेनर होते त्यामध्ये कोणत्याही प्रकारचे परिवर्तन झालेले नाही. The Concessioners were NBCC and Buldhana Urban Co-operative Bank असा खुलासा विभागीय सचिवांनी अवगत केला.

या अनुषंगाने You are saying the Concessioners were continued to be NBCC and Buldhana Urban Co-operative Bank अशी विचारणा महालेखाकार यांनी केली असता कन्सेशन पिरेड आहे तेवढाच असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

परिच्छेद क्र. २.१ - " सार्वजनिक खाजगी सहभागात रस्ते व पुलांचे बांधकाम "

अभिप्राय

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या आर्थिक क्षेत्र अहवाल २०१३-१४ मध्ये राज्यात सार्वजनिक बांधकाम विभागामार्फत BOT तत्त्वावर राबविण्यात आलेल्या एकूण ११ रस्ते व पुलांच्या बांधकामाबाबत नियोजन, सुसाध्यता अहवाल, निविदा प्रक्रिया, प्रकल्पाची अंमलबजावणी, प्रकल्पावरील अपुरे पर्यवेक्षण/संनियंत्रण यासंदर्भात गंभीर आक्षेप महालेखापालांनी नोंदविलेले आहेत.

यात विशेषतः हाती घ्यावयाचे प्रकल्प कार्यान्वयन संस्था व प्रकल्पाच्या कार्यान्वयनाची पद्धत विनिर्दिष्ट करणारे रस्ते विकास आराखड्यावर आधारित असणारे कोणतेही अल्प/मध्यम मुदतीचे आराखडे तयार करण्यात आले नव्हते, कार्यान्वयन संस्था निश्चित करण्यातील विलंब, आर्थिक ताळेबंदीतील विलंब आणि खाजगी व वन क्षेत्रातील जमिनीचा ताबा न मिळणे यामुळे पाच प्रकल्पांच्या अंमलबजावणीत विलंब झाला.

दोन प्रकल्पांमध्ये संभाव्य बोलीदारांना निविदा प्रपत्रे देण्यात आली नव्हती. चाचणी तपासणी झालेल्या सर्व चौपदरी मार्ग प्रकल्पांसाठी आंतरराष्ट्रीय वर्तमानपत्रांमध्ये मोठ्या प्रमाणात प्रसिद्धी देण्यात आली नव्हती व निविदा सादर करण्यासाठी पर्याप्त अवधी देण्यात आला नव्हता. निविदा प्रक्रियेच्या वेळी किमान निव्वळ- संपत्ती आणि अनुभव हे निकष शिथील करण्यात आले होते. विशिष्ट प्रयोजन संस्था व संयुक्त उपक्रमाच्या निर्मितीत दोन प्रकल्पांमध्ये विसंगती आढळून आल्या होत्या. निविदा प्रक्रिया सुरू असताना कामाच्या व्याप्तीमध्ये बदल करण्यात आल्यामुळे प्रकल्प किंमत/खर्च व सवलत कालावधीमध्ये देखील बदल करावा लागला होता. तसेच, बोलीदाराने नमूद केलेल्या प्रकल्प खर्चाच्याघटकांचे मूल्यमापन न केल्यामुळे वाढीव सवलत कालावधी देण्यात आला.

शासकीय प्रयोगशाळांमध्ये अनिवार्य चाचण्या करण्यास ३४ टक्के ते १०० टक्के इतकी तूट असतानाच प्रकल्पाच्या गुणवत्ता नियंत्रण उपाययोजना तसेच संनियंत्रण अपुरे होते.

कार्यपूर्तीचा विहित टप्पा साध्य केल्याची खातरजमा न करता तीन प्रकल्पांमध्ये तात्पुरती पूर्णत्त्वाची प्रमाणपत्रे जारी करण्यात आली होती. निर्धारित कालावधीत सविस्तर यादीतील बाबींची पूर्तता न झाल्यामुळे अंतिम पूर्णत्त्वाचे प्रमाणपत्र जारी करण्यात चार ते नव्वद महिन्यांचा विलंब झाला होता. वित्तिय संस्थांकडून कर्ज घेताना आठ चौपदरी मार्ग प्रकल्पांच्या आर्थिक बोलीमध्ये कर्ज समभाग गुणोत्तर लक्षात घेतले गेले नव्हते असे अनेक आक्षेप महालेखाकारांनी नोंदविलेले आहेत.

यावर साक्षी दरम्यान समितीने विदित केले की, यापूर्वी शासनाच्या सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडूनच राज्यातील सर्व रस्त्यांची व इमारतींची कामे करण्यात येत होती. त्यामुळे अशा प्रकारच्या रस्त्यांची कामे हाताळण्याचा पूर्ण अनुभव, क्षमता, तांत्रिक ज्ञान व त्याअनुषंगिक सर्व बाबी विभागाकडे उपलब्ध आहेत. परंतु आता ही कामे PPP अथवा BOT तत्त्वावर केली जातात त्यामुळे यात मोठ्या प्रमाणात खाजगी सहभाग असतो. BOT तत्त्वावर असे प्रकल्प राबविताना काम करण्याची जबाबदारी ही पूर्णतः कंत्राटदाराची असते, परंतु अशा प्रकारच्या रस्त्यांसाठी आर्थिक, तांत्रिक व कायदेशीर बाबींचे निकष ठरवून नियोजन करण्याची प्राथमिक जबाबदारी मात्र फक्त विभागाची असते. अशा वेळी कामाचा वाव (scope of work) व कामाची सुसाध्यता (feasibility of work) याचा परिपूर्ण अभ्यास, विचार व नियोजन करूनच निविदा प्रक्रिया राबविणे आवश्यक आहे. बऱ्याचदा जमीन संपादनाची प्रक्रिया, त्या अनुषंगाने आवश्यक असलेल्या परवानग्या, पुनर्वसन आणि CRZ प्रक्रिया या सर्व बाबी प्रलंबित असताना निविदा प्रक्रिया राबविण्यात येते. अशा परिस्थितीत उपरोक्त सर्व परवानग्या मिळण्यासाठी वेळेची कुठलीही शास्ती नसताना पहिलेच निविदा प्रक्रिया राबविली जाते. परिणामी असे प्रकल्प राबविताना विलंब होतो व प्रकल्प किमतीत मोठ्या प्रमाणात वाढ होते. प्रकल्प लवकर पूर्ण होण्याच्या दृष्टीने यासर्व बाबी समांतर पातळीवर राबविणे आवश्यक आहे. याबाबत समितीचे दुमत नाही. परंतु त्याचे नियोजन योग्य पद्धतीने न केल्यामुळे सदरहू परिच्छेदाधीन आक्षेपांमुळे प्रकल्पांच्या अडचणीत वाढ झाल्याचे समितीच्या वेळोवेळी निदर्शनास आले आहे.

कंत्राटदार कंपनीशी अटी व शर्ती निश्चित करते वेळी अशा प्रकारच्या परवानगीसाठी लागणाऱ्या कालावधीचा स्पष्ट उल्लेख करून कराराची अंमलबजावणी करणे शक्य असतानाही याचा सारासार विचार विभागाच्या स्तरावर न करता व यात अत्यंत दुय्यम दर्जाचे नियोजन झाल्याचे समितीला दिसून आले.

प्रत्येक PPP प्रकल्प हा सुसाध्यता अहवालावर (Feasibility Report) आधारित असतो. ज्यामध्ये प्रकल्पाची तांत्रिक व आर्थिक सुसाध्यता दर्शविलेली असते. प्रकल्पाची व्याप्ती निश्चित करण्यासाठी तांत्रिक सुसाध्यतेचा अभ्यास केला जातो व वाहतुकीच्या परिमाणावर/संख्येवर आधारलेल्या आर्थिक सुसाध्यता अहवालाचे विश्लेषण, रोकड प्रवाह, एकूण प्रकल्प किंमत, दुरुस्ती व देखभाल खर्च याद्वारे केले जाते व योग्य सवलत कालावधी निर्धारित केला जातो. त्याचप्रमाणे शासनाच्या विविध विभागाकडून संबंधित सर्व परवानग्या प्राप्त झाल्यावर प्रकल्प सुसाध्यता अहवाल CIC कडे मंजुरीसाठी पाठविला जातो.

वास्तविक स्कोप ऑफ वर्क व सुसाध्यता अहवाल ठरवितानाच सर्व स्पेसिफीकेशनसह कामाची व्याप्ती अचूक ठरवून त्याचा समावेश करून निविदा प्रक्रिया राबविण्याची जबाबदारी विभागाच्या अधिकाऱ्यांची असते. त्याचा विचार प्राथमिक स्तरावरील मूळ नियोजनात व प्रकल्पाच्या आराखड्यात केला जाणे आवश्यक व अपेक्षित आहे. छोट्या कामांकरिता ऐनवेळी लागणाऱ्या रकमेची तरतूद करण्याकरिता प्रकल्पाच्या फिजीबिलीटी रिपोर्टमध्ये या संभाव्य वाढीव खर्चाची व बदलाची तरतूद असणे आवश्यकच आहे व ती असते देखील हे समितीला मान्य आहे. परंतु, या बाबी ऐनवेळी अचानकपणे उद्‌भवणाऱ्या असणे आवश्यक आहे. ज्या मूळ बाबींचा प्रकल्पाच्या scope of work व feasibility of work मध्ये मूलतः समावेश असणे आवश्यक आहे अशा अनेक तांत्रिक बाबींचा समावेश हा निविदा प्रक्रिया सुरू असताना अथवा त्यानंतर करणे हे कोणत्याही परिस्थितीत समर्थनीय ठरू शकत नाही. फिजीबिलीटी रिपोर्टनंतर किंमतीमध्ये थोड्याफार प्रमाणात फरक (व्हेरीऐशन) येऊ शकतात व त्या अनुषंगाने निधीची तरतूद देखील केलेली असते. परंतु, कामाचा वाव व सुसाध्यता अहवाल ठरविल्यानंतर त्यात अनेक स्तरावर बदल करून प्रकल्पातील गुंतागुंत वाढविणे हे विभागाकडून अपेक्षित नाही. निविदा प्रक्रियेपूर्वी कामाचा दर्जा व कामाची व्याप्ती निश्चित करणे आवश्यक आहे. परंतु, या सर्व बाबींचा अभाव या सर्व प्रकल्पांत समितीला दिसून आला. छोट्यातले छोटे बांधकाम करताना काही मूलभूत गोष्टींचा विचार व नियोजन सामान्य नागरिकदेखील करतो, परंतु राज्यात एवढे मोठे प्रकल्प राबवितांना या नियोजनाचा अभाव राज्याच्या हिताचा नाही व याबाबत चूक झाल्याचे विभागाने देखील साक्षी दरम्यान मान्य केले व नंतर यात दुरुस्ती केली असल्याचा खुलासा देखील समितीसमोर करण्यात आला. परंतु या सर्व बाबींचा परिणाम या परिच्छेदांतर्गत नमूद अनेक राज्य महामार्गाच्या कामात दिसून आला परिणामी या सर्व महामार्गांच्या कामांमध्ये अनेक गंभीर आक्षेप महालेखापालांनी नोंदविलेले आहेत.

राज्यात विभागामार्फत राबविण्यात येणारे असे मोठे व महत्त्वाचे प्रकल्प प्रत्येक वेळी एक नवीन प्रयोग केल्यासारखे राबविणे शासनस्तरावरून अपेक्षित नाही. असे प्रकल्प हाताळताना विभागाकडून अवलंबिण्यात आलेल्या कार्यपद्धती मधील दोष व त्रुटी, अटीशर्तीमध्ये गरजेपेक्षा जास्त बदल अथवा शिथिलता या बाबींमुळे राज्याच्या दृष्टीने अतिशय महत्त्वाचे असणारे असे मोठे प्रकल्प अडचणीत येतात व ज्या सार्वजनिक हितासाठी हे प्रकल्प सुरू केले जातात ते अपूर्णावस्थेत राहतात अथवा अमर्याद विलंबाने पूर्ण होतात ज्यामुळे प्रकल्पाच्या किंमतीतही वाढ होते व या सर्व कार्यपद्धतीचा फायदा अंतिमतः कंत्राटदारांना होतो. तसेच अशी प्रकरणे न्यायालयात देखील गुणवत्तेवर टिकत नाही व निर्णय शासनाच्या विरुद्ध लागतो. हे प्रकल्प विभागाच्या स्तरावरून राबविण्यात आलेल्या दोषपूर्ण कार्यपद्धतीमुळे जास्त चर्चेत येतात ही संपूर्ण कार्यपद्धती विभागाच्या कामकाजावरदेखील गंभीर प्रश्नचिन्ह निर्माण करणारी ठरते.

राज्य महामार्गांच्या कामाचे स्वरूप व त्यात आवश्यक व समाविष्ट असणाऱ्या बाबी या थोडयाफार फरकाने राज्यभर सर्वत्र सारख्याच असतानांही महामार्गाचे प्रकल्प राबविताना अवलंबिण्यात आलेली निविदा प्रक्रिया व ठरविण्यात आलेले निकष यात प्रकरणनिहाय तफावत व विसंगती दिसून येते. हे प्रकल्प हाताळताना शासन स्तरावरून हीच त्रुटी मुख्यतः महालेखाकारांच्या व समितीच्या निदर्शनास आली.

राज्यस्तरावरून राबविण्यात आलेल्या अनेक प्रकल्पाचा पूर्वानुभव पाहता शासनाने दिनांक १५ जून २०१६ रोजी या संदर्भात आदेश निर्गमित केलेले असून फिल्ड लेव्हलवर अल्पकालीन व दिर्घकालीन प्रकल्प बीओटी तत्त्वावर कशाप्रकारे राबवावे, यासाठी काय तयारी करावी याबाबत सूचना निर्गमित करण्यात आलेल्या आहेत. पूर्वी राज्यातील जे रस्ते बीओटी तत्त्वावर विकसित केलेले आहेत ते कदाचित नियोजनाच्या आधारावर केलेले नसतील. परंतु, त्याची पुनरावृत्ती भविष्यात टाळण्याच्या दृष्टीकोनातून प्रकल्पाच्या फिजीबीलीटी नुसार अभ्यास करण्यात येणार असल्याचे विभागाकडून समितीसमोर विदित करण्यात आले. परंतु, ही मार्गदर्शक तत्वे परिपूर्ण नसल्याचे समितीचे स्पष्ट मत आहे.

शिफारशी

(१) सार्वजनिक खाजगी भागीदारी प्रकल्प हाती घेण्यासाठी, ज्या कार्यान्वयन संस्था जसे, सार्वजनिक बांधकाम विभाग / महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ / मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण यांची स्पष्ट विभागणी करून परिणामकारक अंमलबजावणीसाठी अल्प/मध्यम मुदतीचा आराखडा सुसूत्रतेने तयार केला नव्हता. शासनाने नवीन सार्वजनिक खाजगी भागीदारी प्रकल्प हाती घेण्यासाठी संपूर्ण राज्यात रस्ते आणि पूलाच्या बांधकामासाठी अल्प/मध्यम मुदतीचा बृहद आराखडा तयार करावा तसेच उत्तम दर्जाच्या रस्त्यांसाठी पर्याप्त संनियंत्रण आणि गुणवत्त आश्वासन प्रणाली राखावी अशी समितीची शिफारस आहे.

(4) HB 1053 (Side 192 to 294) L—18

(२) फिजीबीलीटी बघताना फक्त आर्थिक भाराचाच (Financial Liability) विचार न करता रस्त्याच्या कामाच्या तांत्रिक व कायदेशीर बाबींचा देखील सखोल अभ्यास व विचार करून अशा प्रकल्पांसाठी सामायिक निकष ठरवून परिपूर्ण सुधारित मार्गदर्शक तत्वे निर्गमित करण्यात यावे व भविष्यात अशा बाबींची पुनरावृत्ती टाळावी व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीस एक महिन्याच्या आत सादर करण्यात यावा अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र.२.१.७ - " सायन-पनवेल प्रकल्प "

अभिप्राय

शासनाने बांधा-वापरा-हस्तांतरित करा (BOT) तत्त्वावर सायन-पनवेल विशेष राज्य महामार्गास मान्यता दिली. सदरहू राज्य महामार्गाच्या कामास मंत्रिमंडळ पायाभूत समितीने ऑक्टोबर, २००६ मध्ये तत्त्वतः मान्यता दिली. परंतु केवळ कार्यान्वयन संस्थेची (MSRDC किंवा PWD) निवड करण्यासाठी शासन स्तरावरून लागलेल्या ३ वर्षांच्या विलंबामुळे प्रकल्पाचे काम सुरू होण्यास विलंब झाला. सन २००९ मध्ये मंत्रिमंडळ पायाभूत समितीने सदरहू प्रकल्प सार्वजनिक बांधकाम विभागातर्फे BOT तत्त्वावर राबविणेबाबत मान्यता दिली. विशेषतः नवीन कामाचा समावेश व विद्यमान कामात वाढ यामुळे खर्च रु. १७२.८० कोटीने वाढला. निविदा प्रक्रियेच्या वेळी रु. १३.७८ कोटीची दोन कामे वगळली गेली. तसेच सुसाध्यता अहवाल (Feasibility Report) मधील २०० मि.मी. इतक्या कोरड्या संधानकाच्या जाडीऐवजी १५० मि.मी. जाडी विचारात घेतली आणि निविदापूर्व बैठकीमध्ये सर्व्हिस रोडची लांबी २६.८१ कि.मी. वरून कमी करून ८.१४ कि.मी. करण्यात आली. तसेच रिटेनिंग वॉलच्या (Retaining Wall) बांधकामासाठी त्याच्या प्रमाणाचा तपशील न देता रु. ६५ कोटी रक्कम निर्धारित करण्यात आली असे अनेक आक्षेप या महामार्गाबाबत महालेखाकारांनी नोंदविलेले आहेत.

याबाबत साक्षीदरम्यान विभागामार्फत असे मान्य करण्यात आले की, त्यावेळी BOT तत्त्वावर अशा प्रकारचे प्रकल्प राबविण्यास नव्यानेच सुरूवात केली असल्यामुळे या प्रकल्पाच्या प्रत्येक स्तरावर अनेक चुका झालेल्या आहेत. सदरहू प्रकल्पाचे काम MSRDC किंवा PWD यापैकी कोणत्या विभागातर्फे कार्यान्वीत करावे, केवळ हा निर्णय घेण्यास शासनाला ३ वर्षे लागली. नवीन कामांचा समावेश व विद्यमान कामांच्या प्रमाणात वाढ यामुळे खर्चात झालेली वाढ या आक्षेपाबाबत उत्तर देताना समितीसमोर असे सांगण्यात आले की, प्रकल्पाच्या सुधारणेकरीता क्षेत्रिय आवश्यकता, स्थानिक मागण्या व प्रकल्पाशी संबंधित आवश्यकता (Site Requirements, Local Demands, Project-specific needs) याचा विचार करून प्रकल्प सुधारण्यासाठी रु. १७२.८० कोटी रकमेच्या बाबींचा अंतर्भाव प्रकल्पाच्या वावमध्ये (स्कोफ ऑफ वर्क) करण्यात आला असून प्रकल्पाचे काम चालू असताना कमीत कमी व्हेरीएशन (Variation) साठी निविदा प्रक्रियेपूर्वी याबाबींचे बदल / समावेशन करण्यात आले असल्याचे साक्षी दरम्यान समितीसमोर विदित करण्यात आले. परंतु, विभागाने उपरोक्त नमूद केल्यानुसार समितीने या सर्व वाढीव बाबींची सखोल छाननी केली असता त्यात विशेषतः सेवारस्ता, युटिलीटी डक्ट, पावसाळी गटार बांधणे, पादचारी भुयारी मार्ग, पादचारी उड्डाण पूल, पुलाचे रुंदीकरण, पथकर नाक्याचे आधुनिकीकरण, रेल्वे मंजुरी शुल्क, स्ट्रक्चरल ऑडीट, ट्रॅफीक मॅनेजमेंट, देखभाल दुरुस्ती, अतिरिक्त विद्युत किंमत, प्रशासकीय खर्च अशा प्रकारच्या बाबीं संदर्भातील तरतूद अथवा वाढीव बाबींची कामे समितीला दिसून आली. यासर्व बाबी पाहता या अतिशय तांत्रिक व प्रकल्पासाठी मूलतः आवश्यक असणाऱ्या बाबी असून त्याचा समावेश अथवा बदल अशाप्रकारे निविदा प्रक्रियेच्यावेळी होणे अपेक्षित नाही असे समितीचे स्पष्ट मत आहे.

फिजीबिलीटी रिपोर्टमधील २०० मि.मी. इतक्या कोरड्या संधानकाच्या जाडीऐवजी निवीदा प्रक्रियेच्या वेळी १५० मि.मी. जाडी विचारात घेण्यासंदर्भात समितीसमोर असे विदित करण्यात आले की क्वॉलिटी ॲश्युरन्स ॲण्ड कंट्रोल ऑडीट अंतर्गत या संकल्पनाची छाननी IIT, मुंबई यांचेमार्फत केलेली असून हे संकल्पन योग्य असल्याबाबत IIT मुंबई यांचेकडून प्रमाणित केले (दिनांक २८ डिसेंबर २०१२ रोजीच्या पत्रान्वये) असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. या कार्यपद्धतीवरच समितीचा मूळ आक्षेप आहे. IIT मुंबई यांचेकडून अशा प्रकारचे प्रमाणपत्र अथवा निकष स्कोप ऑफ वर्कमध्ये संधानकाची जाडी ठरविते वेळीच घेणे अपेक्षित होते. परंतु, त्यावेळी ते न घेता निविदा प्रक्रियेच्या वेळी अटींमध्ये केलेल्या बदलांच्या समर्थनार्थ हे प्रमाणपत्र बचाव म्हणून घेण्यात आलेले आहे. विभागाने प्रथमतः ठरविलेली संधानकाची जाडी २०० मी.मी. असून फिजीबीलीटी रिपोर्टमध्ये ही जाडी २०० मी.मी. ठरविण्यामागील आधार काय होता? हे समितीसमोर स्पष्ट होऊ शकले नाही व १५० मी.मी. एवढी जाडी ठेवणेबाबत जर विभाग नंतर समर्थन करीत आहे व त्यास नंतर IIT, मुंबई यांनीदेखील मान्यता दिली आहे असे जर विभागाचे म्हणणे असेल तर ही जाडी प्रथमतः ठरवितानाच IIT च्या मान्यतेने ती १५० मी.मी. का ठरविण्यात आली नाही हे प्रश्न उपस्थित होतात. समिती या सर्व कार्यपद्धतीबाबत तीव्र नापसंती व्यक्त करित आहे.

सायन-पनवेल राज्य महामार्गासंदर्भात निविदा प्रक्रिया राबविताना कार्यकारी अभियंता उपस्थित नसल्याचे कारण देऊन ४ बोलीदारांना रिक्त निविदा प्रपत्रे नाकारण्यात आली ज्यामुळे त्यांचा सहभाग होऊ शकला नाही व स्पर्धा खुंटली असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदामध्ये नमूद केलेले आहे. महालेखाकारांनी आक्षेपित केलेली ही बाब अतिशय गंभीर स्वरूपाची असून शासनाच्या पारदर्शक कारभाराला बाधक ठरणारी असून कुठल्याही परिस्थितीत समर्थनीय ठरू शकत नाही. ही कार्यपद्धती पाहता निविदा प्रक्रियेमध्ये काही बाबी पूर्वनियोजित होत्या किंवा कसे अशी शंका घेण्यास पूर्ण वाव आहे. शासनाच्या पारदर्शक कारभारास ही बाब भूषणावह नसून संपूर्ण प्रकल्पाच्या कार्यपद्धतीवरच प्रश्नचिन्ह निर्माण करणारी आहे. दोन पैकी एका बोलीदाराने तक्रार अर्ज मागे घेतला असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. वास्तविक महालेखाकारांनी घेतलेल्या आक्षेपाचे स्वरूप हे अतिशय गंभीर असून केवळ बोलीदारांनी तक्रार मागे घेतल्याच्या कारणास्तव याचे गांभीर्य कमी होऊ शकत नाही. दोन्ही

अर्जदारांनी जरी तक्रार मागे घेतली तरी देखील शासनाने या संदर्भात गांभीर्याने कारवाई करणे अपेक्षित होते. या बाबीमुळे प्रकल्पासाठीच्या निविदा प्रक्रियेमध्ये निकोप स्पर्धा नाकारण्यात आली व त्यात मुद्दाम अडथळा निर्माण करण्यात आला हे सिद्ध होते. याबाबतचा तक्रार अर्ज जून २००९ मध्ये प्राप्त होऊनही आजतागायत यावर कोणतीही कार्यवाही करण्यात येऊन संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित करण्यात न येणे ही गंभीर बाब असून यावरूनच या प्रकल्पासंदर्भात राबविण्यात आलेल्या एकूणच आक्षेपार्ह कार्यपद्धतीबाबत व हेतूबाबत शंका घेण्यास पूर्ण वाव आहे. एक महिन्याच्या आत या संपूर्ण प्रकरणी संबंधितांवर कारवाई करून समितीस अहवाल सादर करण्याबाबत समितीने विभागास साक्षीदरम्यान सांगितले असतानाही संबंधित तक्रारअर्जावर दिनांक ८ ऑगस्ट २०१६ रोजी 'चौकशी आदेश देण्यात आले असून चौकशी संपुष्टात आल्यावर अहवाल सादर करण्यात येईल' असे विभागाकडून कळविण्यात आले. याबाबत समिती तीव्र नापसंती व नाराजी व्यक्त करीत आहे.

बोलीदारांचे किमान निव्वळ मूल्य आणि त्यांच्या अनुभवाविषयी खात्री करण्यासाठी त्याच्या किमान प्रकल्प व्याप्तीची आवश्यकता हे पात्रतेचे निकष कोणत्याही समाधानकारक कारणाशिवाय निविदा प्रक्रियेच्या वेळी शिथिल करण्यात आले होते. तसेच सुधारित रुपये ११९८.३२ कोटी इतक्या प्रकल्प किंमती ऐवजी जुनी रु.८४५ कोटी प्रकल्प किंमत विचारात घेऊन बोलीदारांच्यापात्रतेचे मूल्यमापन केले गेले होते. अधिक स्पर्धा निर्माण व्हावी यासाठी पात्रतेच्या निकषांमध्ये बदल करण्यात आले असल्याचे शासनाकडून सांगण्यात आले हे उत्तर स्वीकारार्ह नाही.

रुपये ११९८.३२ कोटी इतक्या प्रकल्प किंमतीऐवजी रु.८४५ कोटी प्रकल्प किंमत विचारात घेऊन बोलीदारांच्या पात्रतेचे मूल्यमापन करण्यामागे कोणताही आधार अथवा मार्गदर्शक तत्त्वे समितीला आढळून आले नाही. कुठली किंमत ग्राह्य धरावी हा पूर्णपणे विभागाचा निर्णय आहे परंतु एकदा तो निर्णय घेतल्यानंतर निविदा प्रक्रिये दरम्यान निकष बदलण्याची कोणतीही आवश्यकता नव्हती असे समितीचे स्पष्ट मत आहे. निविदा प्रक्रिये दरम्यान वेळोवेळी निविदा प्रक्रियेतील अटी बदलण्यामागे कोणतीही ठोस व समर्थनीय कारणमिमांसा समितीला आढळून आलेली नाहीत. विभागाने साधारणतः रु.११९८.३२ कोटी इतक्या प्रकल्पाच्या किंमती ऐवजी रु.८४५ कोटी प्रकल्प किंमत विचारात घेऊन बोलीदारांच्या पात्रतेचे मूल्यमापन केल्यामुळे योग्य लोकांना संधी नाकारण्यात आली तसेच अपात्र लोकांना या प्रक्रियेत सहभाग घेता आला. परिणामी निकोप स्पर्धा होऊ शकली नाही असे समितीचे स्पष्ट मत आहे. या कार्यपद्धतीबाबत समिती तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे.

त्याचप्रमाणे बोलीदाराने नमूद केलेल्या प्रकल्प किंमतीमध्ये करदायित्व (रु.१४५.७१ कोटी) आणि किरकोळ खर्च (रु.२४.६८ कोटी) या घटकांचा समावेश होता. प्रकल्प किंमत निर्धारित करण्यासाठी विभागाने रु.१४५.७१ कोटीच्या कर दायित्त्वाची तरतूद प्रत्यक्षात आवश्यक आहे अथवा नाही किंवा कंत्राटदाराने प्रत्यक्षात कर भरला आहे किंवा नाही याची पडताळणी करण्यात आली नसल्याचे असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदामध्ये नमूद केलेले आहे.

कर दायित्त्वाचा निविदा प्रक्रियेशी किंवा प्रकल्पाच्या किंमतीशी कोणताही थेट संबंध नाही. बोलीदारांचा देकार हा सर्वकष देकार असल्याने त्यात या सर्व बाबींचा अंतर्भाव असतोच त्यामुळे स्वतंत्ररित्या अशाप्रकारचे करदायित्व परिगणित करण्याची आवश्यकता नाही व अशाप्रकारचे करदायित्व असल्यास त्याच्या प्रकल्प किंमतीमध्ये स्वतंत्ररित्या अशा घटकांचा समावेश असणे अपेक्षित नाही. या कराची पूर्ण जबाबदारी ही कंत्राटदारांचीच असते.

स्वीकार पत्र जारी करण्यात व आर्थिक ताळेबंद करण्यात विलंब झाल्यामुळे प्रकल्पाची सुरूवात एक वर्षापेक्षा अधिक कालावधीने लांबली असा आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदामध्ये नमूद केला आहे. वास्तविक सुरूवातीला (LOA) जारी करण्यात आल्यापासून १८० दिवसांत प्रकल्पाचा आर्थिक ताळेबंद करण्याची आवश्यकता असतानाही तो उशीराने सादर केल्यामुळे प्रकल्प सुरू होण्यास ७७ दिवसांचा विलंब झाल्याने सदर ७७ दिवसांचा दंड लावण्यात आला असल्याचे विभागाने त्यांच्या उत्तरामध्ये नमूद केले आहे. तसेच निर्धारित तिथीनंतर होणाऱ्या विलंबासाठी प्रती दिन रु. ४ लक्ष इतक्या दंडाच्या रकमेची तरतूद असून त्याप्रमाणे दंड आकारणी विभागाने केली असता "कंत्राटदाराच्या आवाक्याबाहेरील कारणे यामुळे प्रकल्प पूर्ण करण्यास विलंब झाल्याचे म्हणणे मांडून कंत्राटदाराने वरील नुकसानभरपाईची रक्कम माफ करण्याची विनंती विभागाकडे केली आहे."

अधीक्षक अभियंता, संकल्पचित्र मंडळ यांनी प्रमाण सल्लागाराचे काम करण्याची तयारी दर्शवून देखील आकार अभिनव कन्सलटंट प्रा.लि. (AACPL) या खाजगी प्रमाण सल्लागाराची संकल्पचित्र सल्लागार म्हणून रुपये ६० लक्ष एवढ्या मेहनतान्यावर नेमणूक करण्यात आली याबाबत महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदविले आहेत. संकल्पचित्र मंडळ, कोकणभवन येथे नियुक्त असलेल्या अभियंत्यांमध्ये पुलाच्या संकल्पन विषयी कामाचा अनुभव असलेले, संकल्पन अभियंते यांची कमतरता तसेच कामाची निकड व सदर प्रकल्पाच्या कामाची व्याप्ती व त्यामधील बांधकामाचे विशेष स्वरूप लक्षात घेऊन या कामासाठी खाजगी कंपनीची संकल्पचित्र सल्लागार म्हणून नेमणूक करण्याचा निर्णय घेण्यात आला असे विभागाने त्याच्यालेखी उत्तरामध्ये नमूद केले आहे. तसेच संकल्पचित्र परिमंडळाचे अभियंता यांची सुधारित संकल्पचित्राकरिता मंजुरी घेतली होती का? अशी समितीने विचारणा केली असता सुधारित संकल्पचित्र तयार केल्यानंतर मुख्य अभियंता यांनी त्यास थेट मान्यता दिली असे समितीसमोर सांगण्यात आले. अशाप्रकारे श्रृंखलेतील अधिकाऱ्यांना डावलून अशा अधिकाऱ्यांची मंजुरी व अभिप्राय न घेता त्यांना डावलून थेट

निर्णय घेण्यामागील नेमकी कारणमिमांसा काय? याबाबतची विचारणा समितीने केली असता मुख्य अभियंत्यांना थेट निर्णय घेण्याचा पूर्ण अधिकार असून प्रकल्प लवकर पूर्ण करण्याच्या उद्देशाने मुख्य अभियंता यांनी त्यांच्या अधिकाराचा वापर करून थेट निर्णय घेतला असे समितीसमोर सांगण्यात आले या उत्तराशी समिती सहमत होऊ शकत नाही. राज्यातील सर्वच प्रकल्प लवकर पूर्ण करण्याचा शासनाचा मानस असतो. परंतु त्यासाठी उपरोक्त कार्यपद्धती नक्कीच नियमानकुल व समर्थनीय नाही. मुख्य अभियंता यांचे अधिकाराबाबत समितीचे काहीही म्हणणे नाही. परंतु अधिकाराचा अशा पद्धतीने केलेला वापर हा निश्चितच हेतूबद्दल शंका घेण्यास वाव ठेवणारा आहे व शासनाच्या पारदर्शक कारभारास हानी पोहोचविणारा आहे. एवढे असूनही प्रकल्पाची आजची सद्यःस्थिती पाहता या सर्व बाबींचा व नियोजनाचा कुठलाही उपयोग झाल्याचे समितीस दिसून आले नाही. हे देखील खेदाने नमूद करणे आवश्यक वाटते.

शिफारशी

(१) सायन-पनवेल प्रकल्पात महालेखाकारांनी काढलेले उपरोक्त आक्षेप लक्षात घेता व निविदा प्रक्रियेच्या स्तरावर राबविण्यात आलेली दोषपूर्ण कार्यपद्धती, करण्यात आलेले बदल अथवा प्रकल्पासंदर्भात शिथिलता व त्यामागील पार्श्वभूमीची एसीबीमार्फत उघड चौकशी करण्याचे आदेश देण्यात आल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीसमोर सांगितले आहे. ही चौकशी तातडीने पूर्ण होण्याच्यादृष्टीने शासनाने सर्वातोपरी सहकार्य करावे व दोषींवर कारवाई करण्यात यावी व केलेल्या कारवाईचा अहवाल समितीस ३ महिन्यांच्या आत सादर करण्यात यावा व भविष्यात अशा आक्षेपांची पुनरावृत्ती टाळावी अशी समितीची शिफारस आहे.

(२) शासनामार्फत करावयाच्या सर्व कामांसाठी आता ई-निविदा पद्धतीचा अवलंब करण्यात येतो. तरीही बोली निकषांबाबत बदल झाल्यास कंत्राट प्रदानात विश्वासार्हता आणि पारदर्शकता आणण्यासाठी पुनर्निविदा काढण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

(३) बोलीदारांना रिक्त प्रपत्रे नाकारण्यात येणे या प्रकरणी कार्यकारी अभियंता दोषी असल्याचे प्राथमिकदृष्ट्या आढळते. याबाबत विभागाने सुरू केलेली विभागीय चौकशी पूर्ण झाली नसेल व सदरहू कार्यकारी अभियंता सेवेत कार्यरत असतील तर त्यांना तात्काळ निलंबित करून विभागीय चौकशी सहा महिन्यांच्या आत पूर्ण करून दोषींवर कारवाई करावी. चौकशी दरम्यान विभागाने चौकशी समितीसमोर परिपूर्ण व वस्तुनिष्ठ अहवाल तातडीने सादर करावा. कोणत्याही प्रकारे त्यात त्रुटी असू नये तसेच यात कोणत्याही प्रकारची दिरंगाई होऊ नये अशी समितीची शिफारस आहे. तसेच सन २००९ ते २०१६ पर्यंत या प्रकरणी कारवाईस विलंब करणाऱ्या सर्व संबंधित अधिकाऱ्यांवर जबाबदारी निश्चित करून कारवाई करण्यात यावी व केलेल्या कारवाईचा अहवाल समितीस ३ महिन्यांत सादर करावा. तसेच भविष्यात अशा बाबींची पुनरावृत्ती टाळणेसाठी विभागामार्फत आचारसंहिता निश्चित करून नवीन धोरण तयार करावे अशी समितीची शिफारस आहे. बोलीदारास निविदा प्रपत्रे जारी न होणे अशा बाबी भविष्यात टाळण्यासाठी ई-निविदा पद्धतीचाच तंतोतंत वापर करण्यात यावा अशी समितीची शिफारस आहे.

(४) सदरहू प्रकल्पात अशाप्रकारे करदायीत्त्वाची मागणी अथवा तरतूद कशाच्या आधारे करण्यात आली आहे तसेच अन्य कोणत्याही प्रकरणात ही गणना केलेली नसताना या प्रकल्पात असे का करण्यात आले. याबाबत विभागबाह्य वरिष्ठ सनदी अधिकाऱ्यामार्फत चौकशी करून तीन महिन्यांच्या आत दोषींवर कारवाई करावी. करदायीत्त्वाच्या रकमेबाबत सखोल चौकशी करून ही रक्कम कंत्राटदाराकडून वसुलपात्र ठरल्यास तसेच प्रकल्प सुरू होण्यास झालेल्या विलंबासाठी कंत्राटदारावर आकारण्यात आलेल्या दंडाच्या रकमेची वसुली कंत्राटदाराकडून करण्यात यावी किंवा ही रक्कम कंत्राटदाराच्या प्रलंबित अंतिम देयकाच्या रकमेतून समायोजित करण्यात यावी. तसेच करारातील अटी/शर्तींचा भंग केल्यापोटी ठरविण्यात आलेली दंडाची रक्कम ही इतकी नगण्य असते की या दंडाचे कोणतेही भय कंत्राटदारास नसते. दंडाची रक्कम ही निविदा रकमेच्या आधारावर त्या-त्या प्रमाणात निश्चित करण्यात यावी व तशी तरतूद करारातील अटी शर्तीमध्ये स्पष्टपणे नमूद करावी व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस तीन महिन्यांच्या आत देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

(५) या प्रकल्पासाठी राबविण्यात आलेली प्रक्रिया व निश्चित केलेल्या अटी व शर्तीमध्ये सुस्पष्टता नसल्यामुळे सद्यःस्थितीत प्रकरण न्यायप्रविष्ट असून या प्रकल्पाचे काही काम अद्यापही अपूर्ण आहे. परिणामी या रस्त्याच्या पुढील मार्गाच्या वाहतुकीवर मोठ्या प्रमाणात ताण पडला असून ज्या प्रयोजनासाठी शासनाने या महामार्गाचे नियोजन केले ते प्रयोजन पूर्ण होऊ शकले नाही. हा सार्वजनिक महत्त्वाचा प्रकल्प असून मोठ्या प्रमाणात नागरिकांच्या सुविधेशी संबंधित असल्यामुळे या प्रकरणी शासनाने तातडीने योग्य ती बाजू न्यायालयासमोर मांडून शासनाच्या बाजूने निकाल लावण्यासाठी पूर्ण प्रयत्न करावे व तो पर्यंत रस्त्याच्या कामाचा खोळंबा होऊ नये व न्यायालयात प्रलंबित प्रकरणाची काही बाधा नसल्यास शासनाने हे प्रलंबित काम तूर्त स्वखर्चाने पूर्ण करावे व त्याची

भरपाई नंतर कंत्राटदाराकडून करून घ्यावी व याबाबत केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस तातडीने देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

(६) कंत्राटदाराकडून बांधण्यात आलेल्या रस्त्याचा दर्जा, त्याचे आयुष्य व देखभाल दुरुस्ती या सर्व बाबी संदर्भात कायम आक्षेप येत असून रस्त्याचे काम पूर्ण झाल्यानंतर कंत्राटदार या बाबींकडे दुर्लक्ष करतात व या कंत्राटदारांवर शासनाचे कोणतेही नियंत्रण राहात नाही. प्रत्येक पावसाळ्यानंतर रस्त्यावर मोठमोठे खड्डे पडतात. कंत्राटदार टोल घेतात परंतु रस्त्याची देखभाल दुरुस्ती करीत नाही हे वास्तव आहे ज्याचे परिणाम सर्वसामान्य जनतेला भोगावे लागतात. या करिता अशा रस्त्यांचा दर्जा, रस्त्याचे आयुष्य, देखभाल व दुरुस्तीची जबाबदारी कंत्राटदारांवर टाकण्यात यावी व त्यांचेकडूनच हे काम करून घेण्यात यावे व या सर्व बाबींचा समावेश निविदेमध्येच करण्यात यावा व त्याची अंमलबजावणी होत आहे किंवा कसे याचा देखील आढावा वेळोवेळी विभागाकडून घेण्यात यावा.तसेच बांधकामे हस्तांतरित झाल्यानंतर त्याचे तातडीने लेखापरिक्षण करून घेण्यात यावे व आय.आय.टी. किंवा प्रकल्पाच्या किंमतीनुसार त्याच दर्जाच्या अधिकृत संस्थांकडून थर्ड पार्टी ऑडिट करून घेण्यात यावे व अशा संस्थांनी प्रमाणित केल्यानंतरच आवश्यक ती पुढील कार्यवाही करावी अशीही समितीची शिफारस आहे.

(७) रस्त्याच्या तक्रारीबाबत विभागाकडून एक स्वतंत्र वेबसाईट सुरू करण्यात यावी. जेणेकरून लोकांकडून रस्त्यांबाबत ऑनलाईन सूचना व तक्रारी दाखल करून शासनाच्या निदर्शनास आणता येतील. व या सर्व तक्रारींची दखल शासनस्तरावरून गांभीर्याने घेऊन देखभाल दुरुस्तीचे काम कंत्राटदाराकडून प्राधान्याने करून घेण्यात यावे अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र.२.१.८. - 'चिचोंटी कामण अंजूर फाटा माणकोली प्रकल्प'

अभिप्राय व शिफारशी

(१) महाराष्ट्र शासनाने PPP अंतर्गत बांधा-वापरा-हस्तांतरित करा या तत्त्वावर ठाणे जिल्ह्यातील भिवंडी तालुक्यातील चिचोंटी कामण अंजूर फाटा ते माणकोली रस्त्याचे चौपदरीकरण करण्याचे काम हाती घेतले. सदरहू प्रकल्पासाठी दिनांक २३ फेब्रुवारी २००७ रोजी CIC ने मंजुरी देऊन निविदेस दिनांक ६ मे २००८ रोजी मंजुरी देण्यात आली. सदरहू रस्त्याच्या कामाबाबत महालेखाकारांनी गंभीर आक्षेप नोंदविलेले आहेत.

सदरहू प्रकल्पासाठीची निविदा सूचना (मार्च, २००७) आंतरराष्ट्रीय वर्तमानपत्रात प्रसिद्ध करण्यात आली नव्हती. तसेच निविदा सादर करण्याचा कालावधी चार महिन्यांऐवजी तीन महिने होता. निविदा कारकून आणि कार्यकारी अभियंता अनुपस्थित असल्याचे कारण देऊन दोन संभाव्य बोलीदारांना रिक्त निविदा प्रपत्रे देण्यात आली नव्हती. ज्यामुळे निविदा प्रक्रियेत त्यांच्या सहभागास अटकाव झाला. बोलीदारांनी ही बाब शासनाच्या निदर्शनास आणून दिली (ऑगस्ट,२००७) असता कार्यकारी अभियंता यांनी स्वतः चौकशी केली व पुढील चौकशीची गरज नसल्याचे अधीक्षक अभियंता यांना कळविण्यात आले (सप्टेंबर,२००७) हे उत्तर स्वीकारार्ह नाही कारण कार्यकारी अभियंत्यांनी निविदा प्रपत्रे उपलब्ध करून न दिल्याच्या बाबींवर शासकीय पातळीवरून चौकशी होणे आवश्यक होते असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदात नमूद केले आहे.

सदरहू परिच्छेदासंदर्भात साक्षी दरम्यान विभागाच्या प्रतिनिधींद्वारे असे सांगण्यात आले की, निविदा प्रक्रिया पूर्वअर्हता निविदासाठी नियमानुसार

(१) राष्ट्रीय स्तरावर (हिंदुस्थान टाईम्स)

(२) राज्य स्तरावर (दैनिक सामना)

(३) जिल्हा स्तरावर (दैनिक पुण्यनगरी, डिएनए मुंबई, ठाणे वैभव)

या वृत्तपत्रांमध्ये जाहिरात दिली होती. तसेच सा.बां.विभागाच्या संकेतस्थळावरही सदर निविदा प्रसारित करण्यात आली होती म्हणजेच निविदेस पुरेपुर प्रसिद्धी देण्यात आली होती.

तसेच प्रकल्पाचा वाव (२६.४० कि.मी.) व किंमत बघता सदर निविदेसाठी ३ महिन्यांचा कालावधी पुरेसा होता असे विभागाकडून सांगण्यात आले.

सदर टेंडर हे ग्लोबल टेंडर असतानाही व नियमानुसार ग्लोबल टेंडरची जाहिरात आंतरराष्ट्रीय वर्तमानपत्रात देणे बंधनकारक असतानाही ही जाहिरात आंतरराष्ट्रीय वर्तमानपत्रात का देण्यात आली नाही ? अशी समितीने साक्षीदरम्यान विचारणा केली असता, आंतरराष्ट्रीय स्तरावरील वर्तमानपत्रातील जाहिरातीचे दर खूप अधिक असल्यामुळे ती देण्यात आली नाही. तसेच, निविदेची जाहिरात वेबसाईटवर प्रसिद्ध करण्यात आलेली असून ती आंतरराष्ट्रीय स्तरावरूनही पाहण्यात येते असे समितीसमोर सांगण्यात आले. विभागाचा सदरहू खुलासा अत्यंत आक्षेपार्ह आहे. ग्लोबल टेंडरची निविदा आंतरराष्ट्रीय वर्तमानपत्रात प्रसिद्ध करण्याऐवजी ती वेबसाईटवर प्रसिद्ध केली तर त्यास आंतरराष्ट्रीय स्तरावरून प्रसिद्धी दिल्याचे व परिणामी जाहिरातीवरील खर्च वाचला असे जर विभागाचे म्हणणे असेल तर विभागाने असा अर्थ गृहित धरण्याऐवजी ग्लोबल टेंडरच्या नियमामध्ये सुधारणा का केली नाही? ज्याअर्थी, नियमामध्ये ही तरतूद अस्तित्वात आहे तर त्याचे पालन करणे विभागावर बंधनकारकच आहे त्याचा कुठलाही सोयीस्कर अर्थ काढून विभागास या तरतुदीला बगल देता येणार नाही. या निविदेला ग्लोबल स्वरूप देण्यामागे चांगल्या दर्जाचे रस्ते व्हावेत ही शासनाची भूमिका होती व त्यासाठी आंतरराष्ट्रीय स्तरावरील निविदाकार सहभागी झाले पाहिजे या आधारावर ही निविदा प्रक्रिया राबविणे आवश्यक असताना हा विषय जाहिरातीवरील खर्चाशी जोडणे ही विभागाची कृती कुठल्याही परिस्थितीत समर्थनीय ठरू शकत नाही.

विभागीय प्रतिनिधींकडून असेही सांगण्यात आले की, आंतरराष्ट्रीय स्तरावर जाहिरात प्रसिद्ध करण्याकरिता डीजीआयपीआर विभागामार्फत जाहिरात प्रसिद्धी करीता देण्याची पद्धत आहे व ती त्यांच्याकडून संबंधित वर्तमानपत्रांकडे पाठवून प्रसिद्ध करण्यात येते असे समितीसमोर सांगून विभागाने ही जबाबदारी डीजीपीआयआर वर टाकण्याचा प्रयत्न केला असता यावर समितीने अधिक सखोल छाननी करून विभागास विचारले की, डीजीआयपीआर विभागास ही जाहिरात आंतरराष्ट्रीय स्तरावरदेखील प्रसिद्ध करण्याबाबत विभागामार्फत कळविण्यात आले होते काय? यावर विभागाने असे कळविण्यात आले नसल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. या सर्व चर्चेच्या अनुषंगाने विभागाने शासनाच्या सन १९९६ च्या आदेशाचे पालन का केले नाही? व ग्लोबल टेंडर असताना आंतरराष्ट्रीय स्तरावर निविदेची जाहिरात का देण्यात आली नाही? अशी विचारणा समितीने केली असता विभागीय प्रतिनिधींनी ही चूक झाल्याचे मान्य केले व निविदेची जाहिरात नियमानुसार आंतरराष्ट्रीय वर्तमानपत्रामध्ये प्रसिद्ध करणे बंधनकारक असतानाही ती प्रसिद्ध करण्यात आली नाही असा खुलासा समितीसमोर केला.

चिंचोटी कामण अंजूर फाटा माणकोली प्रकल्पाच्या रस्त्यांचे टेंडर हे ग्लोबल टेंडर असून याची जाहिरात आंतरराष्ट्रीय स्तरावर देणे बंधनकारक असतानाही अशी जाहिरात आंतरराष्ट्रीय स्तरावर न देण्यासाठी जबाबदार असणाऱ्या सर्व संबंधितांवर कठोर कारवाई करण्यात यावी व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यांच्या आत देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

(२) त्याचप्रमाणे निविदा कारकून व कार्यकारी अभियंता जागेवर नसल्याचे कारण देऊन दोन संभाव्य बोलीदारांना रिक्त निविदा प्रपत्रे देण्यात आली नव्हती ही तर अधिकच गंभीर बाब आहे. याअगोदरच्या सायन-पनवेल महामार्गाच्या रस्त्याच्या निविदेसंदर्भात देखील हेच आक्षेप महालेखाकारांनी घेतलेले आहे. याहुनही गंभीर बाब म्हणजे बोलीदारांनी याबाबत तक्रार केल्यानंतर या प्रकरणाची चौकशी त्याच कार्यकारी अभियंता यांनी करून पुढील चौकशीची गरज नसल्याचे अधीक्षक अभियंता यांना कळविणे व शासनाने देखील ते मान्य करून सदरहू प्रकरणी पुढील कोणतीही कारवाई न करणे याचा अर्थ हे सर्व पूर्व नियोजित असून काही विशिष्ट कंत्राटदारांना हे कंत्राट मिळण्यासाठी संपूर्ण विभागाची ही काम करण्याची नियमित कार्यपद्धती (modus operandi) असल्याचे सिद्ध होते. उपरोक्त प्रकरणी विभागीय चौकशीचे आदेश देण्यात येतील असे विभागाच्या प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले असता सन २००७ चे प्रकरण असताना ९ वर्षांनंतर सन २०१६ पर्यंत विभागीय चौकशीचे आदेश दिले नाही व आता असे आदेश देण्यात येतील असे सांगणे हे समर्थनीय नाही. त्यातील अनेक अधिकारी आता सेवानिवृत्त झाले असतील असे समितीने सांगितले असता सर्व जबाबदार अधिकारी निवृत्त झाले असले तरीही त्यांच्यावर कारवाई करण्यात येईल असे समितीला विभागीय प्रतिनिधींकडून सांगण्यात आले.

निविदा कारकुन व कार्यकारी अभियंता जागेवर नसल्याचे कारण देऊन दोन संभाव्य बोलीदारांना रिक्त निविदा प्रपत्रे देण्यात न येणे यासाठी जबाबदार सर्व संबंधितांवर तात्काळ कारवाई करण्यात यावी. सन २००७ चे प्रकरण असतानाही इतकी वर्षे अशी कारवाई न करणाऱ्यांवरदेखील जबाबदारी निश्चित करून कारवाई करण्यात यावी व केलेल्या कारवाईचा अहवाल समितीस ३ महिन्यांच्या आत सादर करावा अशी समितीची शिफारस आहे.

(३) ज्या कार्यकारी अभियंता विरुद्ध ही तक्रार करण्यात आली होती त्यांनाच या प्रकरणाची चौकशी करून अहवाल मागविणे व त्यांच्या अहवालाच्या आधारावर पुढील चौकशीची गरज नसल्याचे मान्य करणे व संपूर्ण प्रकरण कोणत्याही कारवाईविना प्रलंबित ठेवणे या सर्व बाबी पूर्वनियोजित असून काही विशिष्ट कंत्राटदारांना हे कंत्राट मिळण्यासाठी जाणीवपूर्वक केल्याचे स्पष्टपणे दिसून येते. ही सर्व जाणून बुजून केलेली प्रक्रिया असून यात श्रृंखलेतील वर पर्यंत अधिकारी देखील संशयाच्या भोवऱ्यात येता व ही अनियमितता नसून जाणुनबुजून व संगनमताने केलेली चूक असल्याचे समितीचे प्राथमिक मत आहे. यासंबंधिची जबाबदारी निश्चित करून सर्व संबंधितांवर कारवाई करण्यात यावी व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यांच्या आत सादर करण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे. तसेच या कार्यपद्धतीबाबत समिती तीव्र नापसंती व्यक्त करीत असून शासनाने याची गंभीर नोंद घ्यावी व भविष्यात अशा बाबींची पुनरावृत्ती टाळावी अशीदेखील समिती शिफारस करीत आहे.

(४) 'प्रकल्पावरील अपुरे पर्यवेक्षण संनियंत्रण' अंतर्गत महालेखाकारांनी असे आक्षेप घेतलेले आहे की, एस.सी.च्या नियुक्ती संबंधिची तरतूद रद्द करून शासनाचे धोरण डावलून काम ई.आय.सी.वर सोपविण्यात आले होते. तसेच, कामाचे नियमितपणे पर्यवेक्षण केले जात आहे अथवा नाही आणि सदोष कार्यान्वयनासाठी केलेली सुधारणात्मक उपाययोजना दर्शविणारे कोणतेही दस्तऐवज ठेवण्यात आले नव्हते. तसेच, सीए च्या अनुसूची एम मध्ये नमूद केलेल्या विविध प्रकारच्या चाचण्या कंत्राटदाराला करावयाच्या असतानाही एकूण चाचण्यांपैकी किमान २० टक्के चाचण्या दक्षता व गुणनियंत्रण परिमंडळातील शासकीय प्रयोगशाळांमध्ये करणे आवश्यक होते आणि उर्वरित चाचण्या कार्यस्थळावरील प्रयोगशाळांमध्ये व पुरेशा प्रमाणात करावयाच्या असतानाही शासकीय प्रयोगशाळांमध्ये गुणवत्ता चाचण्या करण्यात ७ टक्के ते ५५ टक्के तूट आढळून आली असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या आक्षेपात नोंदविलेले आहे.

रस्त्याची गुणवत्ता तपासणीसाठी शासकीय प्रयोगशाळांमध्ये करावयाच्या गुणवत्ता चाचण्यांमध्ये तूट आढळून आल्याचे समितीच्या निदर्शनास आले. यासंदर्भात तेवढ्या रकमेची वसुली करण्यात येईल अथवा कंत्राटदाराला देय असलेल्या रकमेतून त्याचे समायोजन करण्यात येईल असे समितीसमोर सांगण्यात आले. रस्त्याचा दर्जा व गुणवत्तेची तपासणी करून घेण्यामागील उद्देश हा चांगले व दर्जेदार रस्ते व्हावे हा आहे. रकमेची वसुली ही गुणवत्ता चाचण्या न करण्यामागील दंडात्मक कारवाई असू शकते परंतु रस्त्याच्या गुणवत्तेचा प्रश्न मात्र अनुत्तरीतच राहतो. कोणत्याही परिस्थितीत या गुणवत्तेत तडजोड करण्याची कोणतीही आवश्यकता विभागाला नाही. अतः रस्त्याची गुणवत्ता चाचणी स्वखर्चाने करून अहवाल सादर करणे कंत्राटदारावर बंधनकारक करण्यात यावे. त्यात गुणवत्तेप्रमाणे काम आढळून न आल्यास ते कंत्राटदारांकडूनच पूर्ण गुणवत्तेनुसार करून घेण्यात यावे व अटीशर्तीमध्ये विहित असतानाही अशा चाचण्या करून घेण्यास कसूर करणाऱ्या कंत्राटदारावर दंडात्मक कारवाईदेखील करण्यात यावी तसेच या कामाचे पर्यवेक्षण करण्याची ज्यांची जबाबदारी होती ती त्यांनी पार पाडली नाही. त्यामुळे त्यांचेवर देखील जबाबदारी निश्चित करण्यात यावी व केलेल्या कारवाईचा अहवाल समितीस तीन महिन्यांच्या आत सादर करावा अशी समितीची शिफारस आहे.

(५) तसेच शासनाने शासकीय अथवा शासनमान्य प्रयोगशाळा अधिक बळकट करून त्या जागतिक दर्जाच्या करण्यात याव्यात तसेच राज्यातील महामार्गा संदर्भात शासनाने राज्य स्तरावर प्रायोगिक तत्त्वावर रिसर्च ॲण्ड डेव्हलपमेंट सेंटर तयार करून त्यात या क्षेत्रातील तज्ज्ञांचा समावेश करण्यात यावा. एखाद्या राज्य महामार्गासाठीचा प्रस्ताव मान्य करणे अगोदर रस्त्याचा दर्जा, निकष, भौगोलिक परिस्थिती, पावसाचे प्रमाण,

होणारी व भविष्यात अपेक्षित असलेली वाहतूक मातीचे सर्वेक्षण, उपयोगिता व प्रकल्पाची किंमत याबाबतची निश्चिती या सेंटरच्या माध्यमातून करावी तसेच राज्यातील रस्ते, त्याचा दर्जा व कामाची गुणवत्ता देखील तपासण्याचे काम या सेंटरच्या माध्यमातून करण्यात यावे अशी समितीची शिफारस आहे.

(६) तसेच या कामाबाबत एक्सपर्ट नियुक्तीची तरतूद होती तर त्या संदर्भातील नियुक्ती का करण्यात आली नाही ? अशी समितीने साक्षी दरम्यान विचारणा केली असता, विभागाकडे तज्ज्ञ अभियंते होते म्हणून सल्लागाराची नियुक्ती केली नाही असे विभागाकडून सांगण्यात आले. याउलट, या अगोदरच्या (सायन-पनवेल महामार्ग) संदर्भात मात्र असे तज्ज्ञ अभियंते विभागाकडे उपलब्ध असतानाही व त्यांनी काम करण्याची तयारी देखील दर्शविलेली असतानाही त्या कामासाठी सल्लागाराची नियुक्ती करण्यात आली होती. एकाच विभागाकडून या दोन्ही प्रकल्पातील निर्णयाची विसंगती पाहता, विभागाने प्रकरणपरत्वे सोयीनुसार वेगवेगळा निर्णय घेतल्याचे दिसून येते. विभागाला जी व्यवस्था सोयीची असेल त्याबाबतचा निर्णय प्रकरणपरत्वे वेगवेगळा घेणे विभागाकडून अपेक्षित नाही. या उपर रस्त्याचे डिझाइन प्रथम विभागाने तयार करणे परंतु टेंडर फ्रेम करताना ते दुसऱ्या कन्सल्टंटकडून डिझाइन करून घेणे ही बाब देखील समितीला योग्य वाटत नाही. ही कार्यपद्धती कामाच्या हेतूबद्दल शंका घेण्यास पूर्ण वाव ठेवणारी असून शासनाच्या पारदर्शक कार्यपद्धतीस नक्कीच भूषणावह नाही.

सवलत करारानुसार पहिल्या कामासंबंधी पूर्तता प्रमाणपत्र देण्यात आल्यावरच पथकर वसुली सुरू करण्याची परवानगी देण्यात आली होती. पहिल्या टप्प्यातील कामाच्या एकूण किंमती पैकी कंत्राटदाराने जरी फक्त ९८ टक्के काम पूर्ण केले तरी त्याला तात्पुरते पूर्तता प्रमाणपत्र दिले गेले व पथकर वसुली नियोजित वेळे आधी सुरू करण्यास परवानगी दिली असा आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदामध्ये नमूद केला आहे. तसेच,कंत्राटदारांनी वित्तीय संस्थांकडून रुपये १३७ कोटी कर्ज उभारले परंतु जून २०१२ नंतर ESCROW खात्यात रक्कम जमा करायचे बंद केल्यामुळे या कंत्राटदार कंपनीला कसूरदार घोषित करून बँकेने सुप्रीम इन्फ्रास्ट्रक्चर इंडिया लि. (SIIL) या दुसऱ्या संस्थेबरोबर पर्यायी करार केला व यास महाराष्ट्र शासनाकडून मान्यता मिळणेबाबत विनंती केली. परंतु शासनाकडून मान्यता प्राप्त झाली नसतानाही बँकेने पथकर वसुली करण्यासाठी SIIL ला प्राधिकृत केले. शासनाने पर्यायी कराराला उशीराने तत्वतः मान्यता दिली परंतु नवीन कंत्राटदाराच्या नावाने आजतागायत पथकराची अधिसूचना जारी करण्यात आली नव्हती असेही आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदात नमूद केले आहे. यासंदर्भात उद्योजक बदललेला असून सुधारित नोटीफिकेशन का काढण्यात आले नाही? अशी समितीने विचारणा केली असता, नोटिफिकेशन काढण्यासाठी पाठविण्यात आले असून मूळ कंसेशनर वेगळे होते व त्यानंतर कंसेशनरमध्ये बदल झालेला असून सुधारित नावाचा बदल करून नोटिफिकेशन काढण्यास विलंब झालेला आहे ही वस्तुस्थिती आहे. परंतु त्यामुळे वसुली थांबली नसल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला. वित्तीय बोली उघडल्यावर त्याच्या अटीमध्ये बदल का करण्यात आला? तसेच व्हीजीएफचा (व्हायाबिलीटी गॅप फंडींग) अमाउंट का कमी करण्यात आला ? तसेच टेंडर काढल्यावर व्हायाबिलीटी गॅप फंड चेंज करता येतो काय? अशी विचारणा समितीने केली असता, व्हायाबिलीटी गॅप वाढविला असता तर समितीचे म्हणणे योग्य होते. परंतु आपण व्हायाबिलीटी गॅप कमी केलेला असल्याने तसा प्रश्न उद्‌भवत नाही. समितीला विभागाचे हे विवेचन मान्य नसून अटी शर्ती मध्ये ऐनवेळी केलेल्या बदलामुळे निकोप स्पर्धा होऊ शकली नाही. ४० टक्क्याच्या वर व्हीजीएफ द्यायचा नाही असा भारत सरकारचा नियम आहे व उद्योजकाचा प्रस्ताव ४६ टक्क्याचा होता. हे लोएस्ट टेंडर असल्यामुळे त्यांच्याशी व्हीजीएफबाबत वाटाघाटी करून तो ४० टक्क्यांपर्यंत कमी करण्यात आला व त्याऐवजी प्रकल्प पूर्ण झाल्यानंतर टोल वसुलीची अट बदलून ती प्रत्येक सेक्शन पूर्ण झाल्यानंतर टोल वसुली करण्याची मुभा उद्योजकास देण्यात आली. असे केले नसते तर विभागाला पुन्हा निविदा प्रक्रियाराबविणे आवश्यक होते असे विभागामार्फत सांगण्यात आले.

या बदललेल्या अटीसह विभागाने खरेतर नवीन टेंडर काढायला पाहिजे होते. अशी अट जर निविदा प्रक्रिया राबविण्या अगोदरच समाविष्ट केली असती तर अनेक गुणवत्ताधारक कंत्राटदार यात भाग घेऊ शकले असते. फेजवाईस किंवा सेक्टर वाईस कलेक्शन करण्याच्या टेंडरमधील अटी चेंज केल्या असतील तर हीच मुभा सुरूवातीपासून इतर निविदाकारांना मिळणे आवश्यक होते व स्पर्धा गुणवत्तेवर होऊ शकली नाही. एक फेज पूर्ण झाल्यावर लगेच टोल सुरू करता येईल असे इतर निविदाकारांना सांगितले असते तर व्हीजीएफ ३४ टक्के किंवा ३० टक्क्यांपर्यंत आला असता असे समितीला वाटते. परंतु, वाटाघाटी करणे उचित असून शासनाचे त्यामुळे ४२ कोटी रुपये वाचलेले आहेत शिवाय पुन्हा टेंडर काढले असते तर कामात उशीर झाला असता असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला. तसेच प्राप्त होणारा निधी हा केंद्र सरकारचा असून पूर्ण भूसंपादन झाल्याशिवाय हा निधी खर्च करू नये असे असतानाही पूर्ण जमीन ताब्यात घेतल्याशिवाय निविदा काढायला नको होत्या परंतु त्या काढण्यात आल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीसमोर सांगितले. अजूनही २५ टक्के भुसंपादनाचे काम बाकी आहे व यासंदर्भात दावे दाखल आहेत. परंतु ९० टक्के जमीन ताब्यात मिळालेली आहे असा खुलासाही विभागाने केला.

टोल नाक्यावरील वाहनांची संख्या व जमा होणाऱ्या टोलची रक्कम याचा ताळमेळ अचूकरित्या लावणे आजतागायत विभागाला शक्य झाले नाही. यासाठी जगाच्या पातळीवर सर्वत्र अत्यंत शास्त्रशुद्ध पद्धतीने वाहनांची मोजणी करण्याची अद्ययावत यंत्रणा कार्यरत असताना महाराष्ट्रात याचा कुठेही अवलंब होत असल्याचे दिसून येत नाही ही बाब तर आश्चर्यजनकच आहे. परिणामी

टोलनाक्यांवर पूर्णपणे कंत्राटदाराचेच नियंत्रण राहते व त्यांचेकडून प्राप्त होणाऱ्या माहितीवरच शासनाला अवलंबून राहावे लागते ही बाब शासनास भूषणावह नाही. अतः शासनाने टोलनाक्यांवरील वाहन मोजणीसाठी अद्ययावत यंत्रणेचा वापर करावा अथवा कंत्राटदारावर हे बंधन घालण्यात यावे व वाहनांच्या अचूक संख्येची व टोलच्या रकमेची माहिती संकलित करावी व ही सर्व कार्यवाही अत्यंत तातडीने करून अद्ययावत यंत्रणा सुरू करावी व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यांच्या आत सादर करावी अशी समितीची शिफारस आहे.

(७) तसेच रस्त्याच्या दर्जाबाबत व कामाच्या गुणवत्तेबाबत विभागाने रॅन्डमली किती रस्त्याची पाहणी केली? अशी विचारणा समितीने केली असता, सप्टेंबर,२०१५ मध्ये या रस्त्यांची पाहणी केली असून रस्त्याचा रफनेस इंडेक्स हा मेंटेन आहे किंवा नाही हे तपासण्यात येते व रफनेस इंडेक्स कमी झाला तर त्या प्रमाणात ते रिन्युव्हल करून घेतले जाते असे विभागाकडून सांगण्यात आले. तसेच ज्या गुणवत्ता चाचण्या पूर्ण करण्यात आल्या नाहीत त्याच्या वसुलीची प्रक्रिया सुरू असून शासनातर्फे उद्योजकास कार/जीप, एस.टी.बस व स्कूल बस यांना पथकरात सूट दिल्यामुळे देय असलेल्या भरपाईच्या रकमेतून ही रक्कम वसूल करण्यात येईल असे देखील विभागाकडून सांगण्यात आले. यावर समितीने असेही नमूद केले की, सन २०१४ मधील हा विषय असतानाही केवळ सन २०१६ मध्ये या विषयाची साक्ष लागली म्हणून विभागाने ही कारवाई सुरू केली. या उपर टोल नाक्यांवर गोळा करण्यात आलेली टोलची रक्कम व वाहनांची संख्या याचा आजतागायत ताळमेळ लावणे विभागाला शक्य झालेले नाही. टोल नाक्यांवरून जाणाऱ्या वाहनांची संख्या आजही विभागाकडून अचूकरित्या उपलब्ध नाही. जगाच्या पातळीवर यासाठी अद्ययावत यंत्रणा कार्यरत असतानाही याचा वापर राज्यात यशस्वीरित्या होताना दिसत नाही. आजही टोलनाक्यांवर संपूर्ण नियंत्रण हे कंत्राटदाराचेच असून त्यांनी नोंदविलेली वाहन संख्या व जमा झालेली टोलची रक्कम याच सांख्यिकीय माहितीवर शासन कार्यरत आहे. गाड्या काउंट करण्याची यंत्रणा ही ऑटोमॅटीक व अचूक असणे अपेक्षित आहे. व वास्तविक महालेखाकारांनी हे आक्षेप निदर्शनास आणून दिल्यानंतरच यावर कारवाई होणे अपेक्षित होते.

रस्त्याच्या कामासाठी एक्सपर्ट नियुक्तीची तरतूद असतानाही ती न करणे, रस्त्याचे डिझाईन प्रथम विभागाने तयार करणे परंतु टेंडर फ्रेम करताना ते दुसऱ्या कन्सलटंटकडून करून घेणे परंतु त्यांचे सुपरव्हिजन करण्याची जबाबदारी मात्र विभागावर टाकणे, जमिनीचे पूर्ण अधिग्रहण करून जमीन ताब्यात न घेता निविदा काढणे, पथकर वसुलीला नियोजित वेळेआधीच सुरू करण्यास परवानगी देणे, टेंडर काढल्यानंतर व्हायाबिलीटी गॅप फंडींग (VGF) ची अमाउंट कमी करणे या सर्व बाबी निविदा प्रक्रिया राबविल्यानंतर करणे म्हणजे निविदेतील अटीशर्तींचा भंग करण्यासारख्याच आहेत. अटीशर्तींमध्ये सोयीनुसार ऐनवेळी केलेल्या बदलामुळे निश्चितच निकोप स्पर्धा नाकारण्यात आली. याबाबत संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित करून कारवाई करण्यात यावी. प्रकल्पाचा सर्वतोपरी व सर्वसमावेशक विचार करूनच अटी शर्ती निश्चित करण्यात याव्यात. निविदा प्रक्रिया राबविल्यानंतर कोणत्याही परिस्थितीत अटी शर्तींमध्ये भविष्यात बदल करण्यात येऊ नये. तरीही काही अपरिहार्य कारणास्तव बोली निकषांबाबत बदल झाल्यास कंत्राट प्रदानात विश्वासार्हता आणि पारदर्शकता आणण्यासाठी पुनर्निविदा मागविण्यात याव्यात अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्रमांक २.१.९ : 'बारामती, फलटण, लोणंद-शिरवळ प्रकल्प'

अभिप्राय व शिफारशी

(१) या प्रकल्पाबाबत प्रकल्पाचा प्रत्येक भाग पूर्ण झाल्यावर (एकूण तीन भाग) पथकर वसुलीस परवानगी देण्यात येईल या अटीवर, वाटाघाटीनंतर न्युनतम बोलीदाराने व्यवहार्यता त्रुटी अर्थसहाय्य रु.१६४.६७ कोटी (प्रकल्प किंमतीच्या ४६.८०%) प्रस्तावित रक्कम रु.१२२.०९ कोटी पर्यंत (प्रकल्प किंमतीच्या ३४.३२%) कमी केली. वित्तीय बोली उघडल्यावर सवलत कराराच्या शर्तीमध्ये बदल करणे नियमबाह्य होते. ज्यामुळे व्यावसायिकाला अवाजवी लाभ दिला गेला. नमुना सवलत करारामधील कलम २५.२ नुसार बोलीमध्ये नमूद केलेल्या व प्राधिकाऱ्यांनी मान्य केलेल्या रकमेएवढे व्यवहार्यता त्रुटी अर्थसहाय्य पाठबळ असावे. परंतु कोणत्याही परिस्थितीत भाग भांडवलापेक्षा ते जास्त नसावे. परंतु, कंत्राटदाराला जास्तीत जास्त व्यवहार्यता त्रुटी अर्थसहाय्य देण्यात यावे यासाठी MCA मधील 'कोणत्याही परिस्थितीत भाग भांडवलापेक्षा ते जास्त नसावे' ही कलम २५ खालील तरतूद रद्द करून, कंत्राटदाराचे प्रत्यक्ष भागभांडवल रु.२५.९३ कोटी असताना रु.१२२.०९ कोटी व्यवहार्यता त्रुटी अर्थसहाय्यास मान्यता देण्यात आली असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदात नमूद केलेले आहेत.

न्युनतम बोलीदाराबरोबर अंतिम वाटाघाटी करण्यात येऊन प्रस्तावित घट ही शासनाचे हित लक्षात घेऊनच करण्यात आली होती. तसेच शक्तीप्रदान संस्थेमार्फत मंजुरी देताना या सर्व बाबी निदर्शनास आणून देण्यात आल्या व त्यांचे मार्फत C.V.C. मार्गदर्शक तत्त्वे व अटींवर देकार विचारात घेण्यात आले. या देकारास कॅबिनेट सब कमिटी व शक्तीप्रदान संस्थेमार्फत मंजुरी देण्यात आली असून ही बाब केंद्र शासनाच्या देखील लक्षात आणून देण्यात आली होती व त्यास केंद्र शासनाने मान्यता दिल्याचे समितीसमोर विभागीय प्रतिनिधींमार्फत सांगण्यात आले. उपरोक्त वस्तुस्थिती पहाता या परिच्छेदाबाबत अधिक छाननीची जरी आवश्यकता नसली तरीही प्राप्त परिस्थितीत महालेखाकारांनी घेतलेले आक्षेप देखील गंभीर असून ते दुर्लक्षीत करण्यासारखे नाही असे समितीला वाटते.

या प्रकल्पाबाबत उपरोक्त कार्यपद्धती राबवून निर्णय तूर्त शासनाच्या हिताचा झाला हे जरी एक वेळ मान्य केले तरी ही कार्यपद्धती अत्यंत धोकादायक असून अन्य प्रकल्पांमध्ये याचा उपयोग केवळ राज्याचे हित लक्षात घेऊनच केले जाईल याची शाश्वती नाही. समिती याबाबत तीव्र नापसंती व्यक्त करीत असून याची गंभीर नोंद शासनाने घ्यावी व अशा कार्यपद्धतीचा अवलंब करू नये अशी समितीची शिफारस आहे.

(२) शासनाने सुसाध्यता अहवाल तयार करताना प्रकल्प खर्चाच्या घटकांची माफकता निर्धारता करावी आणि कोणताही प्रकल्प कार्यान्वित करण्यापुर्वी जमिनीच्या उपलब्धतेची सुनिश्चिती करावी अशी समितीची शिफारस आहे.

(३) सदरहू रस्त्याच्या कामासाठी भूसंपादनाची प्रक्रिया अद्यापही मोठ्या प्रमाणात प्रलंबित असणे, भूसंपादनाच्या नवीन कायद्यामुळे मोबदल्याची रक्कम वाढवून मिळणेबाबत शेतकऱ्यांची मागणी असणे, तसेच शासनाच्या निर्देशानुसार विद्युत तारांच्या स्थलांतरण करण्यासाठीचा खर्च सार्वजनिक बांधकाम विभाग व महाराष्ट्र विद्युत मंडळ यांनी ५०:५० या प्रमाणात करणे अपेक्षित असतानाही एमएसईबी ने त्यांच्या हिश्याची रक्कम अद्यापही न देणे, तसेच निधीची अनुपलब्धता व कंत्राटदाराच्या नुकसानभरपाईच्या दाव्याची निश्चिती प्रलंबित असणे या अनेक कारणांमुळे सदरहू प्रकल्पाचे काम आजतागायत प्रलंबित असणे, रस्त्याचे काम पूर्ण करण्याची आर्थिक क्षमता कंत्राटदाराची नसल्यामुळे व बँकेचे देखील यात बरेच पैसे अडकलेले असल्यामुळे हा प्रकल्प पूर्ण करण्यासाठी एकतर शासनाला स्वतःला खर्च करावा लागणार आहे अथवा बँकेने हा प्रोजेक्ट हाती घेऊन नवीन कंत्राटदाराला तो देणे असे मार्ग उपलब्ध आहेत. तसेच जो पर्यंत रस्ता पूर्ण होत नाही तो पर्यंत त्या रोडवर टोल जमा करणे देखील शक्य नाही. झालेल्या रस्त्याची देखभाल दुरुस्तीदेखील कंत्राटदाराकडून करण्यात येत नसल्यामुळे तो खर्च देखील सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडून सद्यस्थितीत केला जात आहे. अशा अनेक अडचणींमध्ये सदरहू रस्त्याचा प्रकल्प अडकून पडला आहे ही वस्तुस्थिती आहे.

शासनाने बारामती, फलटण, लोणंद-शिरवळ प्रकल्प या रस्त्याचे काम सन २००७ पासून हाती घेऊनही अनेक कारणांमुळे सदरहू प्रकल्प अद्यापही पूर्ण होऊ शकला नाही. अतः शासनाने यात लक्ष घालून व सर्व अडचणींचे निराकरण करून सदरहू रस्त्याचे काम तातडीने पूर्ण करून तो जनतेसाठी खुला करावा व केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यांच्या आत देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

(४) सदरहू रस्त्याच्या कामामध्ये कंत्राटदाराकडून अटी व शर्तींचा भंग केलेला आहे किंवा कसे याची तपासणी करण्यात यावी व भंग केलेला असल्यास त्याच्यावर दंडात्मक कारवाई करण्यात यावी व रस्त्याच्या देखभाल दुरुस्तीचा खर्चदेखील कंत्राटदाराकडून वसूल करण्यात यावा व केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस एक महिन्याच्या आत देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१० - "जाम वरोरा प्रकल्प"

अभिप्राय व शिफारशी

(१) जाम वरोरा प्रकल्पाबाबत जरी न्यूनतम बोलीदाराने व्हीजीएफ साठी प्रकल्प किंमतीच्या रु.९९.६७ कोटीचा (४४.५७ टक्के) प्रस्ताव ठेवला होता. जो CIC ने विहित ४० टक्के प्रमाणकाच्या समोर मान्य केला (ऑगस्ट, २०१०) परंतु, केंद्र शासनाच्या प्राधिकृत संस्थेने (इआय) हा प्रस्ताव प्रतियोगी नसल्याने बोली फेटाळणे आवश्यक आहे, असा आक्षेप घेतल्यावर (जानेवारी, २०१२) एक सवलत करार करून (फेब्रुवारी, २०११) व्हीजीएफ रु. ८९.४३ कोटी पर्यंत कमी करण्यात आला. तसेच सीए च्या अनुच्छेद २५.२ नुसार बोलीमध्ये नमूद केलेल्या व प्राधिकाऱ्यांनी मान्य केलेल्या रक्कमेएवढे व्हीजीएफ चे पाठबळ असावे, परंतु कोणत्याही परिस्थितीत भाग भांडवलापेक्षा ते जास्त नसावे. परंतु, कंत्राटदाराच्या रु.३४.२५ कोटी भागभांडवलापेक्षा रु.८९.४३ कोटी ही व्हीजीएफ ची रक्कम अधिक होती. महाराष्ट्र शासनाने सांगितले की केंद्र शासनाच्या पत्रानुसार (एप्रिल २००९) व्हीजीएफ प्रमाण भागभांडवलाच्या दुपटीपेक्षा अधिक नसावे. आणि इआय समिती बैठकीत केंद्र शासनाकडून मान्यता देताना हेच सूत्र वापरण्यात आले होते. कारण या प्रकरणात देण्यात आलेला व्हीजीएफ भागभांडवलाच्या दुपटीपेक्षा अधिक होता असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदात नमूद केलेले आहेत. सवलत करारनाम्यातील कलम २५.२ नुसार शासन सहभागाची मर्यादा प्रकल्प किंमतीच्या ४० टक्के असून त्यापैकी २० टक्के वाटा केंद्र शासन व उर्वरित राज्य शासनाने सोसावयाचा होता. त्यामुळे कलम २५.२ चा भंग झालेला असून त्याकरिता जबाबदार कोण? व यामुळे शासनाचे किती नुकसान झाले? याबाबत समितीने विचारणा केली असता, सर्वसाधारणपणे व्हीजीएफ भागभांडवलाच्या दुपटीपेक्षा अधिक नसावे ही वस्तुस्थिती असून केंद्र शासनाच्या एम्पॉवर इन्स्टिटयूटने हा वरचा व्हीजीएफ मान्य केला असल्याचे विभागीय सचिवांनी साक्षीदरम्यान मान्य केले. यावर समितीने केंद्र शासनाने यास मान्यता कशी दिली? अशी विचारणा केली असता, जो ४० टक्के व्हीजीएफ आहे तोच फक्त बांधकामादरम्यान दिलेला असून वरचा १९ कोटी रुपयांचा व्हीजीएफ काम झाल्यानंतर सन २०१२ ते २०१५ या कालावधीमध्ये दिलेला असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले. तसेच व्हीजीएफ ४० टक्केच आहे. परंतु, दुसरी अट जी आहे की, इक्विटीच्या दुपटीपेक्षा जास्त असता कामा नये या अटीचे उल्लंघन झालेले असल्याचे विभागीय सचिवांनी मान्य केले. अशा प्रकारे केंद्र शासनाच्या नजरेस उपरोक्त वस्तुस्थिती न आणता त्यांचा शेअर घेऊन विभागाने आपला हिस्सा प्रकल्प पूर्ण झाल्यावर दिलेला आहे. ज्यास कोणत्याही नियम व तरतुदीचा आधार समितीला दिसून आलेला नाही व याबाबत विभागीय सचिवांना विचारणा केली असता, हे सर्वांच्यामान्यतेसह झालेले असल्याचा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला. यावर मान्यतेची टिप्पणी सादर करणेबाबत समितीने विभागाला निर्देशित केले व प्राप्त टिप्पणीचे अवलोकन केले असता त्यात "सदर प्रकल्प केंद्र शासनाला अंतिम मान्यतेसाठी सादर करीत असतांना प्रकल्प बांधकाम कालावधीत एकूण मंजूर व्हीजीएफ पैकी ६१.८१ कोटी इतका व्हीजीएफ शासनातर्फे दिला जाईल व उर्वरित व्हीजीएफ बांधकाम कालावधी नंतर देण्यात येईल, असे उद्योजकाने नमूद केले आहे. त्यानुसार मुख्य अभियंता यांनी प्रस्तावित केल्यानुसार केंद्र शासनाचा रु.४४.७२ कोटी व राज्य शासनाचा उर्वरित सहभाग उद्योजकास देणे उचित राहील. कन्सेशन अॅग्रीमेन्ट मधील कलम २५.२ नुसार मुख्य वित्तीय संस्थेने वितरित केलेल्या कर्जाच्या प्रमाणात व्हीजीएफ देणे आवश्यक ठरते. त्यानुसार उद्योजकास रु.८९.४३ कोटी इतका व्हीजीएफ देय ठरतो." असे टिपणीत नमूद असल्याचे दिसून येते. वास्तविक साक्षीदरम्यान व्हीजीएफ ची रक्कम भागभांडवलाच्या दुपटीपेक्षा अधिक असल्याचे विभागीय सचिव मान्य करतात. परंतु, उपरोक्त टिप्पणीत तत्कालीन अधिकाऱ्यांनी ही बाब कलम २५.२ चा भंग करणारी ठरत असल्याबाबतची वस्तुस्थिती टिप्पणीच्या माध्यमातून निदर्शनास आणल्याचे दिसून येत नाही. कंत्राटदाराच्या हितासाठी अशाप्रकारे व्हीसीएफची रक्कम विभागाने मुद्दाम जुळवून आणण्याची कोणतीही आवश्यकता नव्हती.

जाम वरोरा प्रकल्पात व्हीजीएफच्या रकमेबाबत व रुपये १९ कोटीच्या अतिरिक्त प्रदानाबाबत सखोल चौकशी करून संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित करून केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस तीन महिन्यांच्याआत कळविण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

(२) डिपीआर मध्ये आयआरसी ३७/२००१ नुसार रस्त्याच्या भूपृष्ठावरील थराची जाडी ७२० मी.मी. असल्याचे गृहीत धरण्यात आले होते. परंतु, चाचणी अहवालातून रस्त्याच्या भूपृष्ठावरील थराची जाडी प्रत्यक्षात ५९४ मी.मी. ते ६१३ मी.मी. या प्रमाणात असल्याचे म्हणजेच रस्ता निकृष्ट दर्जाचा असल्याचे आढळून आल्याबाबत महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदविले असता, त्यावर सदर प्रकल्प डीबीएफओटी तत्त्वावर असून सवलत करारनाम्यातील परिच्छेद ५.१.१ नुसार उद्योजकाने प्रकल्पासाठी स्वखर्चाने निधी संकलन, अभियांत्रिकी, पुरवठा, बांधकाम, देखभाल दुरुस्ती इत्यादी बाबी पूर्ण करावयाच्या आहेत. केंद्र शासनाच्या राज्य मार्गाच्या चौपदरणीकरणाच्या संहितेनुसार (आय आर सी ८४) टप्प्याटप्प्याने बांधकाम (स्टेज बांधकाम) करण्यास अनुमती आहे. प्रकल्प रस्त्याचा रफनेस इंडेक्स २५०० प्रती किमी च्या मर्यादेत राखणे उद्योजकास बंधनकारक आहे असे विभागाच्या लेखी उत्तरात नमूद केले आहे.

सीए च्या अनुच्छेद १७.१५ नुसार कंत्राटदाराने कार्यस्थळावर कोठेही कोणत्याही प्रकारची व्यावसायिक जाहिरात अथवा फलक लावू नये अथवा दुसऱ्याला त्यासाठी अनुमती देऊ नये अशी तरतूद असतानाही कंत्राटदाराने त्याठिकाणी जाहिरात फलक लावणे या महालेखापालांनी घेतलेल्या आक्षेपावर दुभाजकावरचे जाहिरात फलक हटविणेबाबत उद्योजकास वेळीच सूचना देऊन ते हटविण्यात आले असल्यामुळे करारनाम्याचे

उल्लंघन झालेले नाही असे विभागाने त्यांच्या उत्तरात नमूद केलेले आहे ही बाब समिती मान्य करू शकत नाही. कंत्राटदारानी त्या ठिकाणी जाहिरात फलक लावलेले होते व महालेखाकारांनी विभागाच्या निदर्शनास आणून दिल्यानंतर विभागाने ते काढून घेतलेले आहे. याचा अर्थ करारनाम्यातील अटींचे उल्लंघन झालेले आहे व ते विभागाने मान्यच केले पाहिजे. परंतु, या उल्लंघनाबाबत कंत्राटदारावर कोणतीही दंडात्मक कारवाई केल्याचे समितीला दिसून आले नाही.

डीपीआर मध्ये आयआरसी ३७/२००१ नुसार रस्त्याच्या भूपृष्ठावरील थराची जाडी ७२० मी.मी. असतानाही प्रत्यक्षात ही जाडी ५९४ ते ६१३ मी.मी. असल्याचे निदर्शनास आले. उद्योजकाने प्रकल्पासाठी स्वखर्चाने निधी संकलन, अभियांत्रिकी, पुरवठा, बांधकाम, देखभाल दुरुस्ती इत्यादी बाबी पूर्ण करावयाच्या असून प्रकल्प रस्त्याचा रफनेस इंडेक्स २५०० प्रती किमी च्या मर्यादेत राखणे उद्योजकास बंधनकारक आहे असे साक्षी दरम्यान विभागीय प्रतिनिधीद्वारे सांगण्यात आले. वास्तविक भूपृष्ठावरील थराची जाडी ही निश्चित असताना प्रत्यक्षात ही जाडी कमी असण्याचा कुठलाही प्रश्नच उद्‌भवत नसून ही बाब करारातील अटीशर्तीचा भंग करणारीच ठरते. विभागाला जर कंत्राटदाराने बनविलेल्या रस्त्याची कमी थराची जाडी मान्य असेल तर डिपीआरमधील आयआरसी ३७/२००१ च्या निकषांना कोणताही अर्थ शिल्लक रहात नाही व तर मग अशी जास्त मी.मी. ची जाडी निविदेत निश्चित का करण्यात आली हा प्रश्न देखील अनुत्तरीत राहतो. विभागाने ही सूट अथवा मुभा कंत्राटदाराला देण्याचे कोणतेही कारण नव्हते. **याबाबत विभागाने करारातील अटी शर्तीनुसार कंत्राटदाराने रस्त्याच्या जाडीसंदर्भात व जाहिरात फलकासंदर्भात केलेल्या शर्तभंगाबाबत त्यांच्यावर योग्य ती दंडात्मक कारवाई करावी तसेच रस्त्याची देखभाल दुरुस्ती कंत्राटदाराकडून योग्य रितीने होत आहे किंवा कसे याचे वेळोवेळी निरीक्षण व सर्वेक्षण करून आवश्यक ती उपाययोजना कंत्राटदाराकडून करून घ्यावी तसेच अटी शर्तीमध्ये ही थराची जाडी ७२० मी.मी. ठरविलेली असतानाही याचे निरीक्षण (supervision) करण्याची जबाबदारी ज्यांची होती त्यांनी त्यांचे कामात निष्काळजीपणा केलेला असल्यामुळे असे सुपरव्हीजन न करणाऱ्यांवर कारवाई करण्यात यावी व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात सादर करावी अशी समितीची शिफारस आहे.**

(३) पीडब्ल्यूडीने जुलै,२००९ मध्ये पथकर धोरणामध्ये या सारख्या प्रकल्पासाठी घोषित केलेल्या दरापेक्षा या प्रकल्पासाठी ग्राह्य धरलेल्या पथकराचे दर अधिक होते. जुलै, २००९ ला नवीन पथकर धोरण निश्चित केल्यावर एक वर्षापेक्षा जास्त कालावधीनंतर (ऑगस्ट, २०१०) निविदेस मंजुरी देण्यात आली असून त्यावेळी अस्तित्त्वात असलेले पथकराचे दर शासनाने विचारात घेणे आवश्यक होते असे आक्षेप महालेखाकारांनी नोंदविलेले आहेत. यावर सन २००३ व २००९ अशा दोन वर्षी पथकर धोरण निश्चित करण्यात आले होते. सन २००९ मध्ये नवीन धोरण आल्यानंतर त्याच्या एक वर्षाने उपरोक्त टेंडर काढण्यात आले होते. परंतु, त्यात पथकराचे दर हे सन २००३ चे ग्राह्य धरण्यात आल्यामुळे प्रति वाहन जास्त दर लावण्यात आले व याचा बोजा सर्वसामान्य जनतेवर पडला अशी पृच्छा समितीने साक्षीदरम्यान केली असता, हा प्रकल्प तयार करताना सन २००३ च्या पथकर धोरणानुसार तयार करण्यात आला होता. या प्रकल्पास मंत्रीमंडळ पायाभूत सुविधा समितीने मान्यता देते वेळी सन २००९ चे पथकर धोरण अस्तित्त्वात नव्हते. त्यामुळे जरी निविदेला ऑगस्ट, २०१० ला मान्यता मिळाली असली तरी त्यात सन २००३ च्या दराने पथकर वसुली प्रस्तावित करण्यात आल्यामुळे तेच दर ग्राह्य धरण्यात आल्याचे समितीसमोर विभागीय सचिवांनी विदित केले. परंतु, विभागाने जर सन २००९ चे पथकर वसुलीचे धोरण व दर मान्य केले असते तर जनतेवर याचा आर्थिक भार कमी पडला असता असे समितीने नमूद केले असता सीआयसी च्या बैठकीमध्ये सप्टेंबर, २००८ मध्येच यास मान्यता मिळाली होती. तसेच पथकर वसुलीचे दर कमी केले असते तर कंत्राटदाराला वसुलीचा कालावधी वाढवून द्यावा लागला असता असे विभागाने नमूद केले. वास्तविक ज्या दिवशी निविदा प्रसिद्ध करण्यात आली त्या दिवशी अस्तित्त्वात असलेले पथकराचे दर विचारात न घेता जुने दर विचारात घेण्यात आले. विशेषतः नवीन दर हे जुन्या दरापेक्षा कमी असतानाही नवीन दराचा विचार करण्यात आला नाही. सीआयसी ने जुन्या दराला मान्यता दिली होती ही विभागाची सबब समिती मान्य करू शकत नाही. पथकराच्या दरांमधील ही तफावत विभागाने त्यावेळी सीआयसीच्या निदर्शनास आणून देणे आवश्यक होते असे समितीला वाटते. विभागास सोयीनुसार धोरण अवलंबिण्याची मुभा नाही. विभागाने निर्णय घेतेवेळी शासनाचे व सर्वसामान्य जनतेचे आर्थिक हित जोपासणे बंधनकारकच आहे.

रस्त्याच्या निविदेस मंजुरी देते वेळी अस्तित्त्वात असलेले नवीन पथकर धोरण न अवलंबिता जुने पथकर धोरण अवलंबून जास्त पथकर वसुलीच्या दरास मान्यता देणे. **शासनाच्या अधिकाऱ्यांनी निर्णय घेतेवेळी शासनाचे व सर्व सामान्य जनतेचे आर्थिक हित जोपासणे आवश्यक, अपेक्षित व बंधनकारक असतानाही सदरहू प्रकल्पात त्याचा अभाव समितीला दिसून आला याबाबत समिती तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे व शासनाने निविदेस मंजुरी देतेवेळी शासनाच्या नियमानुसार कोणते पथकराचे दर ग्राह्य धरणे अपेक्षित होते याची चौकशी करून यासंदर्भात दोषींवर योग्य ती कारवाई करावी व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस १ महिन्याच्या आत सादर करावी व भविष्यात अशा बाबींची पुनरावृत्ती करू नये अशी समितीची शिफारस आहे.**

परिच्छेद क्रमांक २.१.११ - "मनोर-वाडा-भिवंडी प्रकल्प"

अभिप्राय व शिफारशी

(१) सीआयसी ला निविदेचा प्रस्ताव सादर करताना कंत्राटदाराने निविदेतील रु.२८० कोटी इतक्या मूळ प्रकल्प किंमतीप्रती सादर केलेली प्रस्तावित रु.३३९.७६ कोटी किंमतीची रु.३४३.६९ कोटी इतक्या सुधारित प्रकल्प किंमतीबरोबर तुलना केली गेली. प्रकल्पाची किंमत रु.१५ लक्ष प्रति किमी ऐवजी रु.१.५ कोटी प्रति किमी अशाप्रकारे परिगणित केल्यामुळे सुधारित प्रकल्प किंमत चुकून रु.२८६.१२ कोटी ऐवजी रु.३४३.६९ कोटी अशी परिगणित करण्यात आल्याचे लेखापरीक्षेत निदर्शनास आले. रु.२८६.१२ कोटी ही प्रकल्प किंमत विचारात घेतल्यास, कंत्राटदाराची प्रस्तावित किंमत निविदा किंमतीपेक्षा १९ टक्क्यांनी अधिक होती. सुधारित अंदाजित किंमतीपेक्षा कंत्राटदाराची प्रस्तावित किंमत कमी असल्याचे गृहीत धरून सीआयसी ने सवलत कराराला मंजुरी दिली (ऑगस्ट, २००९) महाराष्ट्र शासनाने असे नमूद केले की, इतर बोलीदारांशी तुलना करता सवलत कालावधी सर्वात कमी होता आणि पीडब्ल्यूडीकडून अंदाजित किंमत फक्त मार्गदर्शनासाठी परिगणित करण्यात येते आणि कंत्राटदाराच्या निवडीसाठी त्याची प्रस्तावित किंमत अंदाजित किंमतीपेक्षा अधिक किंवा कमी आहे अथवा नाही हा निकष विचारात घेण्यात येत नव्हता. रु.३३९.७६ कोटी किंमतीच्या प्रकल्पासाठी रु.१०१.९३ कोटी समभाग हिस्सा आवश्यक असताना रु.१० लाख वैधता प्राप्त समभाग भांडवल असणारे सुप्रीम मनोर-वाडा-भिवंडी इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रा.लि. या नावाने एक SPV या प्रकल्पासाठी निवड करण्यात आलेल्या व्यावसायिकांच्या संयुक्त उपक्रमाने प्रस्थापित केले. सामंजस्य करारानुसार (MoU) निर्गमित व पूर्णपूणे भरणा भाग भांडवलापैकी ४५ व ६ टक्के समभाग संयुक्त उपक्रमातील दोन कंपन्यांच्या नावावर व उर्वरित ४९ टक्के समभाग सुप्रीम इन्फ्रास्ट्रक्चर BOT प्रा.लि. (SIBPL) या नवीन कंपनीच्या मालकीचे असावयाचे होते. MoU मध्ये अशी तरतूद होती की SIBPL ने ७४ टक्के एकूण समभाग प्राप्त करून फक्त २६ टक्के समभाग भांडवल यशस्वी बोलीदारासाठी सवलत कराराच्या तारखेपासून तीन वर्षाच्या अखेरीस राखून ठेवावे (०८ मार्च २०१०). COD नंतर तीन वर्षे संपण्याआधी निर्गमित व संपूर्ण प्रदानीत समभाग भांडवलातील JV चा एकूण हिस्सा ५१ टक्क्यांपेक्षा कमी नसावा या सवलत करारातील अटीशी (कलम २०(xi)) हे विसंगत होते. सवलत करारामधील अटीचे उल्लंघन करून SPV मध्ये नवीन कंपनीचा बहुतांश हिस्सा होता असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदामध्ये नमूद केले आहेत.

याबाबत विभागास साक्षीदरम्यान विचारणा केली असता, हा प्रकल्प लवकरात लवकर पूर्ण व्हावा व जनतेला लवकरात लवकर एक असेट मिळावे या उद्देशाने कार्यवाही करण्यात आली असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला व यामुळे शासनाचे कोणतेही नुकसान झाले नाही असेही साक्षीदरम्यान सांगितले. तसेच SPV कंपनीस शासनाने मान्यता दिलेली असून सामंजस्य करारानुसार नवीन कंपनीने प्रकल्पाच्या पूर्णत्त्वाची तसेच आर्थिक जोखमीची जबाबदारी घेतलेली असून प्रकल्प आजमितीस कार्यरत आहे असेही विभागामार्फत नमूद करण्यात आले.

सीआयसी ला निविदेचा प्रस्ताव सादर करताना कंत्राटदाराने निविदेतील रु. २८० कोटी इतक्या मूळ प्रकल्प किंमतीप्रती सादर केलेली प्रस्तावित रु.३३९.७६ कोटी किंमतीची रु.३४३.६९ कोटी इतक्या सुधारित प्रकल्प किंमतीबरोबर तुलना केली गेली. प्रकल्पाची किंमत रु.१५ लक्ष प्रति किमी ऐवजी रु.१.५ कोटी प्रति किमी अशाप्रकारे परिगणित केल्यामुळे सुधारित प्रकल्प किंमत चुकून रु.२८६.१२ कोटी ऐवजी रु.३४३.६९ कोटी अशी परिगणित करण्यात आलेल्या आक्षेपासंदर्भात सखोल चौकशी करून संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित करून कारवाई करण्यात यावी व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीला ३ महिन्यांच्या आत कळविण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

(२) सुसाध्यता अहवालामध्ये घरे व देऊळे विचारात न घेतल्यामुळे भिवंडी रस्त्याच्या बाजूने जाणाऱ्या ३.५ कि.मी. रस्त्याचे चौपदरीकरण रद्द करून मूळ प्रकल्पात रुपये ५२.७० कोटी खर्चाच्या७.९ कि.मी. लांबीच्या एका नवीन बायपास रस्त्याचा समावेश करून त्याच कंत्राटदाराला ते काम देण्यात आले. निविदा न मागविता मूळ सवलत करारामध्ये इतक्या मोठ्या खर्चाच्या नवीन बायपास रस्त्याच्या कामाचा समावेश करण्यास वित्त विभागाने आक्षेप घेतला. परिणामी सवलत कालावधी ५ वर्षे व ८ महिन्यांनी वाढला असे आक्षेप महालेखाकारांनी नोंदविले आहेत.

वास्तविकतः मूळ प्रकल्पात नसलेल्या बायपासचे रु.५२.७० कोटीचे काम निविदा न मागविता त्याच कंत्राटदाराला देण्यामागील कारणे काय अशी समितीने विचारणा केली असता, बायपास रस्त्याकरिता निविदा काढली असती तर त्यासाठी प्रशासकीय मान्यता घेणे, निविदा प्रक्रिया राबविणे इत्यादी कामांसाठी आणखी एक वर्षाचा अतिरिक्त कालावधी लागला असता व निविदा काढून अन्य कंत्राटदाराला हे काम दिले असते तर त्यात आणखी एक टोल लावण्याची गरज पडली असती किंवा पूर्ण रक्कम शासनाला द्यावी लागली असती. एवढेच नव्हेतर सन २००८-०९ मध्ये मनोर-वाडा रस्त्याचे काम सुरू करण्यात आले व बायपासचे काम सन २०११-१२ मध्ये त्यात समाविष्ट करण्यात आले. परंतु, सीएसआरचे दर मात्र सन २०११-१२ चे न लावता सन २००८-०९ च्या सीएसआर दरामध्ये कंत्राटदाराने हे काम करण्याची तयारी दर्शविल्यामुळे शासनाचे यात कोणतेही आर्थिक नुकसान झालेले नाही. नवीन निविदा काढली असती तर त्यास सन २०११-१२ चे सीएसआर दर लावणे आवश्यक होते. ज्यामुळे किंमतीमध्ये ३० टक्के वाढ झाली असती असे विभागीय सचिवांनी साक्षी दरम्यान नमूद केले. यावर समितीने असे निदर्शनास आणले की,

सीएसआर नुसार निविदा काढल्यानंतर त्या ३० ते ३५ टक्के बिलो देखील येतात. त्यामुळे किंमत वाढली असती असे ठामपणे म्हणता येणार नाही तसेच कंत्राटदाराने ५ वर्षे टोलचा कालावधी वाढवून घेतल्यामुळे लोकांना ५ वर्षे जास्त टोल भरावा लागणार आहे. एवढेच नव्हेतर हा टोल पुढील ५ वर्षांसाठी केवळ बायपासला नव्हेतर संपूर्ण रस्त्यासाठी लावण्यात येणारा असल्यामुळे इतक्या मोठ्या प्रमाणात व्हेरीएशन देणे उचित नाही असे समितीने निदर्शनास आणले असता, ज्यावेळी आपण कन्सेशनल ॲग्रीमेन्ट करतो त्यावेळी बायपास रस्त्यांकरिता अगोदर नियोजन न केल्यास विभागाकडे दुसरा पर्याय शिल्लक राहात नाही असे विभागीय सचिवांनी समितीसमोर सांगितले.

रस्त्याचे प्रकल्प राबविताना स्थानिक पातळीवर नियमित येणाऱ्या अडचणी विचारात न घेतल्यामुळे ३.५ कि.मी. रस्त्याचे चौपदरीकरण रद्द करून ५२.६० कोटी खर्चाच्या ७.९ कि.मी. लांबीच्या नवीन बायपास रस्त्याचे काम निविदा न मागविता त्याच कंत्राटदाराला देण्यात आले व त्यासाठी सवलत कालावधी ५ वर्षे व ८ महिन्यांनी वाढविण्यात आला. वास्तविकतः या बायपास रस्त्यांकरिताचे नियोजन हे मूळ प्रकल्पातच करून त्यादृष्टीने सवलत करार करणे अपेक्षित होते. अशाप्रकारे ऐनवेळी कामाच्या स्कोपमध्ये बदल केल्यास कुठलेही कायदेशीर पर्याय विभागाकडे शिल्लक राहत नाही व अशा परिस्थितीत घेतलेले निर्णय आक्षेपित होतात. त्यामुळे ही कार्यपद्धती निश्चितच समर्थनीय ठरत नाही याची नोंद शासनाने घ्यावी. **केवळ बायपासच्या वाढीव कामासाठी लागणारा टोल मात्र पूर्ण रस्त्यावर लावण्यात येणार असून त्यामुळे नागरिकांवर ५ ते ६ वर्षे अधिकच्या टोलचा बोजा पडणार आहे. त्यामुळे बायपाससाठी वाढविण्यात आलेल्या ५ वर्षे ८ महिन्याचा सवलत कालावधीची पुनर्मोजणी करण्यात यावी व त्याअनुषंगाने सवलत कालावधीची पुनर्निश्चिती करण्यात यावी व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस १ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे. तसेच या प्रकल्पात शासनाचे कोणतेही नुकसान झाले नाही म्हणून अवलंबिण्यात आलेली कार्यपद्धती ही नियमानुकूल व समर्थनीय ठरत नाही याची गंभीर नोंद शासनाने घ्यावी अशीही समितीची शिफारस आहे.**

(३) बांधकाम कालावधीत २०१०-१३ रु.३३९.७६ कोटी प्रकल्प किंमतीसाठी मूळ रोख रक्कम प्राप्ती विवरणात रु.७.७६ कोटी वार्षिक देखभाल खर्च गृहित धरण्यात आला होता. परंतु, रु. ५२.७० कोटी खर्चाच्या नवीन बायपास रस्त्याच्या कामाचा समावेश झाल्यानंतर (जुलै, २०१३) २०१३-१४ नंतर नवीन बायपास रस्त्याची देखभाल करण्याची गरज निर्माण होईल हे लक्षात न घेता सुधारित रोख रक्कम प्राप्ती विवरणात त्याच कालावधीसाठी २०१०-१३ नवीन बायपास रस्त्याच्या वार्षिक देखभाल खर्चासह एकूण रु.१२.९३ कोटी वार्षिक देखभाल खर्च दर्शविण्यात आला होता. अशाप्रकारे कंत्राटदाराला रु. ५.१७ कोटीचा अवाजवी लाभ प्राप्त झाला परिणामी २५५ दिवसांचा अतिरिक्त सवलत कालावधी दिला गेला असा आक्षेप महालेखाकारांनी नोंदविला असता याबाबत समितीने विभागीय प्रतिनिधींना विचारले असता सदर मुद्दा विभागाला मान्य असून कंत्राटदाराचा सवलतीचा कालावधी कमी करीत असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले व सदर बाबीसाठी प्रकल्पाचा रोकड प्रवाह आवश्यक सुधारणा करून पुनश्चः परिगणीत करून सुधारित सवलतीच्या कालावधीबाबत उद्योजकास कळविण्यात आले असून त्यांनी ही बाब मान्य केली असल्याचे विभागीय सचिवांनी साक्षी दरम्यान विदित केले.

त्यानुसार सवलतीचा कालावधी कमी करण्यात यावा व यास जबाबदार अधिकारी/कर्मचाऱ्यांवर जबाबदारी निश्चित करण्यात यावी व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस दोन महिन्यांच्याआत द्यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

(४) सवलत कराराच्या अनुसूची एम नुसार कंत्राटदाराला करावयाच्या विविध चाचण्यापैकी किमान ३० टक्के चाचण्या दक्षता आणि गुणनियंत्रण परिमंडळाच्या शासकीय प्रयोगशाळेत करणे आवश्यक असताना या चाचण्यांमध्ये ५० टक्के ते १०० टक्क्यांची तूट आढळून आली असे आक्षेप महालेखाकारांनी नोंदविले असता, उद्योजकाने शासकीय प्रयोगशाळेत आवश्यक वारंवारितेपेक्षा कमी घेतलेल्या गुणवत्ता चाचण्यांतील तूट काढण्यात आलेली असून त्यामुळे शासनाचा बुडालेला महसूल रुपये ६६.७० लक्ष वसूल करण्यासाठी उद्योजकास कळविण्यात आले असून सदरची रक्कम उद्योजकास शासनाकडून देय असलेल्या कार, जीप, एसटी बसेस व स्कूल बसेस यांना दिलेल्या पथकर सवलतीच्या भरपाईच्या रकमेतून वसूल करण्यात येईल व तसे विभागाने कंत्राटदाराकडून लेखी घेतलेले आहे असे विभागीय सचिवांकडून सांगण्यात आले.

कार्यसफलता सुरक्षेच्या कार्यचालन आणि देखरेखीसाठी EIC कडे COD ला किंवा त्याआधी जमा करायची होती. परंतु, COD ला सुरुवात होऊनही रक्कम जमा केली नव्हती व विभागाने ही रक्कम कंत्राटदाराकडून गोळा करण्याचे मान्य केले असून ही रक्कम वसुलपात्र असल्यास कंत्राटदाराच्या अनामत रकमेतून ती वसूल करण्यात यावी तसेच सवलत करारानुसार कंत्राटदाराला करावयाच्या विविध गुणवत्ता चाचण्यांमध्ये राहिलेल्या तुटीबाबत दंडापोटी ठरविण्यात आलेली रकमेची वसुली तातडीने कंत्राटदाराकडून करण्यात यावी व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस एक महिन्याच्या आत सादर करावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१२ - "शिरुर-ताजबंद-नरशी-बिलोली प्रकल्प"

अभिप्राय

शिरुर-ताजबंद-नरशी-बिलोली या प्रकल्पातील व्हीजीएफसाठी न्यूनतम बोलीदाराची बोली जरी रु.९६.०२ कोटीची (प्रकल्प खर्च रु.१९०.१८ कोटीच्या ५० टक्के) होती तरी, ४० टक्क्याचे विहित प्रमाणक असताना सीआयसी ने मंजूरी दिली होती. तथापि, ईआय ने आक्षेप घेतल्यावर सवलत करार केल्यानंतर व्हीजीएफ रु.७६.०८ कोटी इतका कमी केला होता. मे २०१२ रु.१९०.१८ कोटी प्रकल्प खर्चासाठी कमी केलेल्या व्हीजीएफ चा एक पुरक करार केला होता. मे २०१२ मुख्य अभियंत्याने, बदललेल्या व्हीजीएफ च्या पार्श्वभूमीवर प्रकल्पाची व्याप्ती आणि रु.१९०.१८ कोटीवरुन रु.१७५.२२ कोटी झालेली सुधारित किंमत विचारात घेऊन कंत्राटदाराला मंजूरी दिली होती असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदामध्ये नमूद केले आहेत.

सदरहू मुद्यावर समितीसमोर अतिशय विस्तृतरित्या चर्चा करतेवेळी व्हीजीएफ ची रक्कम ४० टक्क्यांमध्ये बसविण्यासाठी प्रकल्प किंमत रु.१७५ कोटीवर आणून प्रकल्पाचा वाव बदलून काम करण्यात आले आहे काय ? अशी विचारणा साक्षीदरम्यान समितीने विभागीय प्रतिनिधींना केली असता, कामाचा वाव बदलण्यात आला नसल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. परंतु, स्कोप बदललेला असल्याचे स्वतंत्र इंजिनियर्स सांगत असतानाही विभाग स्कोप बदललेला नाही असे सांगतात. प्रोजेक्ट इंडिपेन्डट इंजिनियर्स व सार्वजनिक बांधकाम विभाग हे एकाच यंत्रणेचा भाग असतानाही दोघांच्या मतांमध्ये तफावत व विसंगती असण्याचे कारण काय ? असे समितीने विचारले असता निविदेमध्ये ठरल्याप्रमाणे या रस्त्याचे काम झालेले असून कुठेही कामाचा स्कोप बदललेला नाही असे पुन्हा समितीसमोर विभागाने विदित केले. तसेच, ही निविदा व्हीजीएफ वर आधारित असून केवळ व्हीजीएफ मध्येच वाटाघाटी करण्यात आलेल्या आहेत. प्रोजेक्ट कॉस्टमध्ये काहीही बदल करण्यात आलेला नाही. जेव्हा प्रकल्प व्हीजीएफ आधारित असतो त्यावेळी प्रकल्पाची किंमत व कन्सेशन पिरियड हा फिक्सड् असतो व त्यात कोणालाही बदल करता येत नाही. १९० कोटीच्या प्रकल्प किंमतीच्या आधारावर हे टेंडर मागविण्यात आले होते. परंतु, एक वर्षाच्या कालावधीत डीएसआर बदलल्यामुळे प्रकल्प किंमत २४१ कोटी झाली व २४१ कोटी करीता ही निविदा मान्य झालेली आहे. यावर समितीने अशी विचारणा केली की, एखाद्या प्रकल्पाची निविदा काढल्यानंतर डीएसआर बदलला म्हणून प्राइज व्हेरिएशन करता येते काय ? यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, तसे करता येत नाही पण यामध्ये कॉस्ट अपडेट झालेली आहे. त्याचप्रमाणे इंडिपेन्डट इंजिनियर्सनी जी कामे झालेली नाहीत असे लक्षात आणून दिल्यानंतर कम्प्लीशन सर्टिफिकेट देण्यापूर्वी ही सर्व कामे करून घेण्यात आलेली आहेत. असे विभागाकडून सांगण्यात आले. रस्त्याचा दर्जा तपासण्यात आला काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता क्वालिटी तपासून घेतली होती व जेथे शासनाच्या लॅबमध्ये तपासणी करावयाची होती ती न केल्यामुळे दंडसुद्धा आकारण्यात आल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले.

मुख्य अभियंता यांनी दिलेल्या लेखी पत्रामध्ये प्रकल्पाची किंमत १७५ कोटी दर्शवित असून विभागीय सचिवांकडून मात्र ही रक्कम १९० कोटी असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात येत आहे. ही तफावत का? अशी समितीने विचारणा केली असता, १९० कोटी वरुन १७५ कोटी रुपयांचा तो प्रस्ताव होता परंतु तो मान्य झाला नाही. तसेच हा प्रकल्प प्रोजेक्ट बेस्ड् नसून व्हीजीएफ बेस्ड् असल्यामुळे प्रकल्प किंमत व कन्सेशन पिरियड कमी जास्त करण्याचा येथे प्रश्नच उद्‌भवत नाही असे समितीसमोर सांगण्यात आले. यामुद्दयावर समितीसमोर विस्तृत चर्चा झाल्यानंतर यावर सर्व संबधित कागदपत्रे तपासण्याची आवश्यकता असून या बाबीची चौकशी करण्यासाठी एक स्वतंत्र समिती गठीत करण्यात यावी व समितीचा अहवाल एक महिन्याच्या आत लोकलेखा समितीला सादर करावा असे समितीने निर्देशित केले. त्यावर विभागीय सचिवांनी यास मान्यता देऊन समितीच्या अहवालामध्ये जर स्कोपमध्ये बदल झाल्याचे निष्कर्षाप्रत आल्यास त्यासंबंधी कारवाई करण्यात येऊन कन्सेशन पिरियड देखील कमी करण्यात येईल असे समितीला आश्वासित करण्यात आले. त्या अनुषंगाने दिनांक २२ ऑगस्ट २०१६ रोजी स्वतंत्र समितीची स्थापना करण्यात आली व या समितीने शिरुर-ताजबंद-नरशी-बिलोली या खाजगीकरणांतर्गत करण्यात आलेल्या रस्त्याच्या कामाची पाहणी करून त्यासंबंधीचा तपासणी अहवाल सादर करण्यास आदेशित करण्यात आले. त्याअन्वये संपूर्ण प्रकरणांची व उपलब्ध कागदपत्रांची छाननी करून समितीने त्यांचा अहवाल लोकलेखा समितीस सादर केला.

लोकलेखा समितीला सादर केलेल्या समितीच्या अहवालातील निष्कर्ष पुढीलप्रमाणे आहेत :-

' सदर प्रकल्पाकरिता दिनांक २२ ऑगस्ट २०१६ च्या निर्णयान्वये नेमण्यात आलेल्या समितीच्या कार्यकक्षेत आदेशित करण्यात आलेल्या रु.१९०.१८ कोटी इतक्या प्रकल्प किंमतीच्या वावातील १०५.२० कि.मी. ऐवजी १०४.६२ कि.मी. या लांबीत भौगोलिक परिस्थितीनुसार व प्रत्यक्ष उपलब्ध झालेल्या जागेनुसार काम करण्यात आल्याचे दिसून आले. सदर प्रकल्पास रु. १९०.१८ कोटी एवढया रकमेची मान्यता असून त्या ऐवजी स्वतंत्र अभियंता यांनी सदर प्रकल्पावर एकूण रु. १९५.६० कोटी एवढा खर्च करण्यात आल्याचे त्यांनी समितीस सादर केलेल्या कागदपत्रांवरुन दिसून येते. सदर प्रकल्पावर अतिरिक्त खर्च करण्यात आलेली एकूण ५.४२ कोटी एवढी वाढीव रक्कम ही उद्योजकामार्फत संकल्पित करण्यात आलेल्या प्रत्यक्ष रस्त्याच्या क्रस्ट डिझाईन नुसार व दुपदरीकरण रस्त्याच्या वाढीव लांबीमुळे positive variation तसेच त्यांचेमार्फत प्रत्यक्ष

न करण्यात आलेल्या विविध वावांचे negative variation यामधील फरक असल्याचे दिसून आले. तथापि यात न बांधण्यात आलेल्या पथकर नाक्याच्या बांधकामाची रक्कम negative variation मध्ये अंतर्भूत केल्याचे दिसून येत नाही. उपरोक्त प्रमाणे सदर प्रकल्पावर करण्यात आलेल्या एकूण वाढीव खर्चाच्या रकमेस संबंधित विभागाकडून अद्यापही मान्यता देण्यात आल्याचे दिसून आले नाही. त्याविषयी विभागाने निर्णय घ्यावा. प्रकल्पावर करण्यात आलेले काम हे सर्वसाधारणपणे मान्यता प्राप्त वावानुसार आहे.”

समितीचा उपरोक्त तपासणी अहवाल व त्यामध्ये उद्धृत बाबींचे अवलोकन केले असता कामाच्या वावामध्ये बदल झाला नसल्याचे निष्कर्ष नमूद करण्यात आले आहेत.

सदरहू विषयावर चर्चा करतेवेळी, ज्यावेळी एखाद्या प्रकल्पाचे काम विभागामार्फत हाती घेण्यात येते. त्यावेळी विभागामार्फत त्याचे अंदाजपत्रक तयार करून त्या आधारे निविदा काढण्यात येते. परंतु, प्रकल्पाचे डिझाईन मात्र उद्योजकाकडून तयार करून घेण्यात येते असे विभागीय सचिवांकडून सांगण्यात आले. प्रकल्पाचे डिझाईन उद्योजकांनी तयार करण्यावर समितीने आक्षेप नोंदविले व शासनाला कशा पद्धतीचे प्रकल्प पाहिजे, त्याच्या अटी, शर्ती, निकष व डिझाईन हे विभागानेच तयार करणे आवश्यक आहे असे स्पष्ट मत समितीने नोंदविले. तसेच विभागाने कंत्राटदारावर यासाठी अवलंबून न राहता आपला विभाग बळकट केला पाहिजे व कामाचा दर्जा हा आंतरराष्ट्रीय स्तराचा असला पाहिजे व हे कंत्राटदार आणण्यासाठी बिओटी प्रकल्पाच्या निविदा शर्ती त्या दर्जाच्या केल्या पाहिजेत असेही मत समितीने विदित केले असता उद्योजकाकडून डिफेक्ट लायबिलीटी पिरीयड वाढवून घेण्याचा प्रयत्न विभाग करीत असून या संदर्भात परिपत्रकदेखील जारी केल्याचे विभागीय सचिवांकडून समितीसमोर सांगण्यात आले.

शिफारशी

(१) शिरुर-ताजबंद-नरशी-बिलोली प्रकल्पाचे काम पूर्ण झाले असून रस्ता वाहतुकीसाठी खुला असून सुस्थितीत असल्याचे समितीच्या निदर्शनास आणण्यात आले. या रस्त्यासंदर्भात महालेखाकारांनी अनेक आक्षेप नोंदविलेले असून त्यावर समितीसमोर विस्तृत चर्चा झालेली असून अनेक मुद्दयांचे विभागीय सचिवामार्फत निराकरण करण्यात आलेले आहे. तसेच चौकशी समितीच्या अहवालात कामाच्या स्कोपमध्ये बदल झालेला नसल्याचे निष्कर्ष नोंदविण्यात आलेले आहेत. **तरीही शासनातर्फे राबविण्यात येणारे असे मोठे व महत्त्वाचे प्रकल्प कोणत्याही कारणास्तव आक्षेपित होणार नाही अथवा कार्यपद्धतीबाबत प्रश्नचिन्ह उभे राहणार नाही याची किमान दखल विभागाने घेऊन पारदर्शक व नियमानुसार कार्यपद्धती राबवावी अशी समितीची शिफारस आहे.**

(२) तसेच या रस्त्याची देखभाल दुरुस्ती करारातील अटी शर्तीनुसार कंत्राटदाराकडून विभागाने करून घ्यावी. रस्त्याच्या गुणवत्तेबाबतची तपासणी शासकीय प्रयोगशाळांमध्ये न केल्यामुळे विभागाने कंत्राटदारावर आकारलेल्या दंडाची रक्कम वसूल करण्यात यावी व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस एक महिन्याच्या आत देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१३ - ‘नाशिक - निफाड- वैजापूर प्रकल्प’

अभिप्राय व शिफारशी

(१) नाशिक - निफाड- वैजापूर प्रकल्पासंदर्भात सवलत करारानुसार १२० दिवसांच्या आत आर्थिक ताळेबंद सादर न करता २११ दिवसांच्या विलंबाने तो घेण्यात आला व या विलंबासाठी दंड आकारण्याबाबत सहाय्यभूत कलम नसल्यामुळे सार्वजनिक बांधकाम विभागाला कंत्राटदाराविरुद्ध दंड आकारता येऊ शकला नाही असे आक्षेप महालेखाकारांनी नोंदविलेले आहेत. यास, सदर प्रकरणी सवलतीचा कालावधी हा फिक्स स्वरुपाचा (२८ वर्षे) एवढा असून उद्योजकाने आर्थिक ताळेबंद जरी २११ दिवसाच्या विलंबाने सादर केलेला असला तरी त्यामुळे शासनाच्या/सर्वसामान्य जनतेच्या हितास कोणतीही बाधा पोहोचत नाही असे विभागाने दिलेल्या लेखी उत्तरात नमूद असून समितीने यास असहमती दर्शविली. आर्थिक ताळेबंद तयार करणे हा एक यंत्रणेचा भाग असून ते करणे हे बंधनकारकच आहे. आर्थिक ताळेबंद सादर न केल्याने शासनास काहीच फरक पडत नसेल तर ही सिस्टीम बंद का करण्यात येत नाही. जोपर्यंत हे करणे बंधनकारक आहे तोपर्यंत कंत्राटदाराकडून हे नियमानुसार करून घेणे ही विभागाचीच जबाबदारी आहे व यात कोणतीही सवलत अथवा मुभा विभागाने कंत्राटदारास देण्याची आवश्यकता नाही असे समितीचे स्पष्ट मत आहे.

आर्थिक ताळेबंद विहित मुदतीत सादर करणे कंत्राटदारावर बंधनकारक असताना तो सादर न होणे व यासाठी कोणताही दंड कंत्राटदारावर आकारण्यात न येणे यासाठी संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित करून कारवाई करण्यात यावी व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस तीन महिन्यांच्या आत सादर करण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

(२) नमुना सवलत कराराच्या अनुच्छेद २५.२ नुसार व्हीजीएफ हे कुठल्याही परिस्थितीत समभागापेक्षा जास्त असू नये असे असताना कंत्राटदाराच्या रु. ३०.५८ कोटीच्या समभागासाठी रुपये ४३.५० कोटीचे व्हीजीएफ दिले गेले होते. जरी प्रकल्पासाठी रु.४३.५० कोटी व्हीजीएफ ची तरतूद होती. तरी सवलत करार हे नमुना सवलत करार ऐवजी P प्रपत्रात भरले होते. तसेच खर्च, किंमत, वसुली इत्यादीची लेखा परिक्षा आणि पडताळणी करण्यासाठी आणि नमुना सवलत करारामधील तरतुदीनुसार Escrow लेखांची देखभाल करण्यासाठी स्वतंत्र लेखापरीक्षक/संविधिक लेखापरिक्षकांची नेमणूक करण्याची तरतूद नव्हती, अशा प्रकारच्या कलमांची सवलत करारामध्ये तरतूद नसल्यामुळे, शासनाचे वित्तीय हित जपले गेले अथवा नाही याबाबत लेखा परिक्षा खात्री करू शकली नव्हती असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदामध्ये नमूद केले आहेत. यावर समभाग ४१.३५ कोटी रुपयांचे असून व्हीजीएफ ४३.५० कोटी आहे. विभागाने ४१.३५ टक्के नमूद केल्यामुळे हा घोळ झालेला आहे कारण व्हीजीएफ पेक्षा इक्विटी कमी आहे. व्हीजीएफ ४३ तर इक्विटी ४२.३५ ही बाब समितीने विभागाच्या निदर्शनास आणून दिली असता, अन्य ॲग्रीमेंटपेक्षा हे ॲग्रीमेंट वेगळे असून मॉडेल कन्सेशन ॲग्रीमेंटमध्ये अशी अट आहे की व्हीजीएफ इक्विटीपेक्षा जास्त असू नये. परंतु, हे ॲग्रीमेंट मॉडेल कन्सेशन ॲग्रीमेंटप्रमाणे झालेले नसून ते P-Form ॲग्रीमेंट झालेले आहे. मॉडेल कन्सेशन ॲग्रीमेंटमध्ये जोपर्यंत रोड पूर्ण होत नाही तो पर्यंत टोलची रक्कम घेता येत नाही परंतु या ठिकाणी पहिल्या दिवसापासूनच टोल सुरू होता त्यामुळे ॲग्रीमेंटचा फॉरमॅट वेगळा आहे. या ॲग्रीमेंटमधील तरतुदी योग्य आहेत की अयोग्य तो विषय मात्र वेगळा आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर विदित केले. या कार्यपद्धतीवर समितीने तीव्र नापसंती व्यक्त केली. हे ॲग्रीमेंट मॉडेल कंसेशन ॲग्रीमेंटप्रमाणे झालेले नसून P-Form मध्ये झालेले आहे असे विभागाकडून सांगण्यात आले. ॲग्रीमेंट कुठलेही असो तयात शासनाचे व सर्वसामान्य जनतेचे हित जपणे बंधनकारक आहे. ॲग्रीमेंटमधील अटी व शर्ती ठरविताना P-Form च्या नावाखाली अनेक महत्त्वाच्या अटी व शर्तींचा यात समावेश नसणे ज्यामुळे कुठल्याही कामासाठी कंत्राटदारावर जबाबदारी निश्चित करता न येणे अथवा काम कराराप्रमाणे न झाल्यास कंत्राटदारावर दंडात्मक कारवाईची तरतूदच न ठेवणे हे तर अनाकलनीयच आहे. P-Form च्या नावाखाली अशी मनमानी विभागाला करण्याची मुभा नक्कीच नाही. प्रकल्पाची किंमत, निविदा प्रक्रिया, त्याअनुषंगाने करावयाचा सवलत करार, त्यातील अटी व शर्ती इत्यादी अनेक बाबी निश्चित करताना शासनस्तरावर कुठेही एकवाक्यता नसते. शासनाचे धोरण व निर्णय प्रकल्पनिहाय वेगवेगळे दिसून येतात. रस्त्याच्या प्रकल्पाबाबतचे कुठलेही सामायिक निकष नसून कंत्राटदारासोबत करावयाच्या करारामध्ये व त्यातील अटी शर्तीमध्ये प्रकरणनिहाय तफावत दिसून येते. यामागील मुख्य कारण की अशा करारांचे प्रारुप हे कंत्राटदारांकडून शासनाला सादर होतात. कंत्राटदार स्वतःच्या फायद्याचा विचार करूनच अशा करारातील अटी शर्ती निश्चित करेल. परिणामी प्रत्येक कंत्राटदारनिहाय करारातील अटी शर्तीमध्ये तफावत दिसून येते. सुरूवातीला सार्वजनिक बांधकाम विभागामार्फत इमारतीचे व रस्त्याचे काम स्वतः करण्यात येत होते. विभागाने ते आता बंद करून कंत्राटदारामार्फत ही कामे करून घेण्याचे सुरू केले. अशा परिस्थितीत कंत्राटदारासोबत करावयाच्या करारातील अटी शर्ती या शासनाच्या हिताच्या व प्रकल्पाच्या दर्जाशी निगडीत आहे किंवा कसे हे तपासण्याची व प्रकल्पाचे सर्वेक्षण, देखरेख व नियंत्रण करण्याची जबाबदारी ही पूर्णपणे विभागाची असताना अशाप्रकारची कुठलीही तज्ञ यंत्रणा विभागाकडे असल्याचे दिसून येत नाही व त्यामुळेच असे करार हे कंत्राटदाराकडून तयार करून घेण्याची पद्धत सुरू झाली. ॲग्रीमेंटचे प्रारुप मान्य करतेवेळी त्याची कायदेशीर व आर्थिक बाजू तपासण्याची कुठलीही तांत्रिक यंत्रणा विभागाकडे नसल्यामुळे करारामध्ये अशा प्रकारच्या त्रुटी राहतात ज्याचा फायदा हा अंतिमतः कंत्राटदाराला होतो. कंत्राटदाराकडे देखील ॲग्रीमेंटचे प्रारुप तयार करताना फायनांशियल फिजीबिलीटी ही फायनांशियल एक्सपर्टकडून न ठरविता ती टेक्निकल लोकांकडून ठरविण्यात येते. परिणामी दाखल झालेले टेंडरचे दर हे मोठ्या तफावतीने वर-खाली (Below-Above) येतात. जे ॲग्रीमेंट कंत्राटदार तयार करून आणतात त्यास विभाग मान्यता देते. त्यामुळे त्यातील अनेक अटी नंतर शासनाच्या विरोधात जातात. ही कार्यपद्धती योग्य नसून शासनाने या संदर्भात एक सक्षम यंत्रणा तयार करणे आवश्यक आहे.

सार्वजनिक बांधकाम विभागाने उद्योजकांसोबत करावयाच्या करारामध्ये अटी शर्ती निश्चित करताना सार्वजनिक हित, शासनाचे हित व नागरीकांना मिळणाऱ्या जास्तीत जास्त सोयीसुविधा या सोबतच आर्थिक, तांत्रिक व कायदेशीर दृष्टीने करार परिपूर्ण असण्यासाठी एक स्वतंत्र यंत्रणा निर्माण करावी व यात तज्ञ व्यक्तींचे एक पॅनल तयार करण्यात यावे व त्याअनुषंगाने केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस सादर करावी अशी समितीची शिफारस आहे.

(३) या प्रकल्पासंदर्भात करण्यात आलेल्या करारामध्ये P-Form च्या नावाखाली या प्रकल्पाच्या दृष्टीने आवश्यक असलेल्या अत्यंत मुलभूत व महत्त्वाच्या अटींचा समावेश नसल्यास जबाबदार असलेल्या सर्व संबंधीतांवर जबाबदारी निश्चित करून कारवाई करण्यात यावी व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यांच्या आत सादर करण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

(४) तात्पुरते पुर्तता प्रमाणपत्र जारी करण्याच्या तारखेपासून ६० दिवसाचे आत सविस्तर यादीतील महत्त्वाच्या बाबींची पुर्तता करून अंतिम पुर्तता प्रमाणपत्र प्राप्त करणे कंत्राटदारावर बंधनकारक असते अन्यथा अटीनुसार पुर्तता करण्याच्या तारखेनंतर ३० दिवसाच्या विलंबाकरिता रु.१.०० लक्ष प्रति दिवस, ३०-९० दिवसांसाठी रु.१.५ लक्ष प्रति दिवस आणि ९० दिवसांपेक्षा जास्त रु.२.०० लक्ष प्रति दिवस निर्धारीत नुकसान भरपाई आकारावयाची होती. वेळापत्रकानुसार जरी प्रकल्प १६ डिसेंबर २०११ ला पूर्ण व्हायचा होता तरी ०१ मार्च २०१२ ला, ७५ दिवसाच्या

विलंबाने तात्पुरते पुर्तता प्रमाणपत्र जारी केले होते. तथापि, परिगणित करूनही (फेब्रुवारी २०१२) नुकसान भरपाई रक्कम रु.९७.५० लक्ष कंत्राटदाराकडून वसूल केली नव्हती असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्याच्या परिच्छेदात नमूद केले आहे.

डोंगरगाव येथील पथकर नाका रद्द झाल्यामुळे उद्योजकाचे झालेले नुकसान,त्यामुळे आर्थिक ताळेबंद (Fianancial Closure) विहित मुदतीत पूर्ण न होणे, तसेच Force Majeure च्या कलम १५-५(ब) नुसार उद्योजकास Completion Schedule मध्ये काही अतिरीक्त बांधकाम कालावधी देय होतो. त्यानुसार विभाग कार्यालयामार्फत दिनांक १७ डिसेंबर २०११ ते २९ फेब्रुवारी २०१२ या कालावधीसाठी मुदतवाढ मिळणेबाबत प्रस्ताव मंडळ कार्यालयास सादर करण्यात आलेला असून यावर स्टियरिंग कमिटीने निर्णय घेऊन उद्योजकास ५२ दिवसांची मुदतवाढ दिलेली असून २३ दिवसांचा दंड आकारला असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींमार्फत समितीसमोर सांगण्यात आले.

नाशिक - निफाड- वैजापूर या प्रकल्पासंदर्भात अंतिम पूर्तता प्रमाणपत्र प्राप्त करून घेण्यासाठी लागलेल्या विलंबासंदर्भात शासनामार्फत निश्चित करण्यात आलेली दंडाची रक्कम तातडीने कंत्राटदाराकडून वसूल करण्यात यावी. तसेच, या प्रकल्पासंदर्भात करण्यात आलेल्या करारातील अटी शर्तींची सखोल तपासणी करून व महालेखाकारांनी त्यांच्या आक्षेपात नमूद केलेल्या बाबी लक्षात घेता कंत्राटदाराकडून नियमानुसार वसुलपात्र रक्कम वसुल करण्यात यावी व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यांच्या आत देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१४ - कशेळी पूल प्रकल्प

अभिप्राय व शिफारशी

(१) कशेळी पूल प्रकल्पासंदर्भात CSD नुसार स्वीकृतीपत्राच्या तारखेपासून म्हणजे ०२ जानेवारी २००९ पासून १२० दिवसांच्या आत आर्थिक ताळेबंद घेणे आवश्यक होते. तथापि, ते १४३ दिवसांच्या विलंबाने घेतल्यामुळे PWD ने नुकसानभरपाई पोटी रु. ४७.१९ लक्षची वसुली प्रस्तावित केली होती तरी ती केली गेली नव्हती. तसेच आर्थिक ताळेबंद घेण्यापूर्वी म्हणजे १२ जानेवारी २००९ ला कार्यादेश जारी केले होते. शासनाने हे सत्य स्वीकारीत असे नमूद केले की, या रकमेची वसुली केली जाईल असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदात नमूद केले आहे.

निविदा शर्तीनुसार उद्योजकाने रु. २२७.६४ कोटी एवढी रक्कम दिनांक ४ सप्टेंबर २००८ रोजी स्वीकृतपत्र जारी करण्यात आल्यापासून (म्हणजेच दिनांक ३ जानेवारी २००९ पर्यंत) १२० दिवसांच्या आत आर्थिक ताळेबंद घेणे आवश्यक होते. याप्रकरणी उद्योजकाने सादर केलेल्या पत्रामध्ये असे दिसून येते की, दिनांक ५ जानेवारी २००९ रोजी टर्म लोन रु. ७५ कोटीची व्यवस्था करण्यात आली. आणि कर्ज देणाऱ्या संस्थेकडे कर्जासाठी प्रस्ताव सादर केला असून तो कार्यान्वित आहे व त्यास लवकरच मंजुरी मिळणार आहे.(Performance Security Deposit) पोटी उद्योजकाने रु. ३३०.०० लक्ष दिनांक ११ नोव्हेंबर २००८ रोजी सादर केलेली आहे. प्रकल्पासंबंधी उद्योजकाचे प्रयत्न आणि कल लक्षात घेता दि.१२/१/२००९ रोजी कार्यारंभ आदेश जारी केला. उद्योजकाने दि. २५ मे २००९ रोजी आर्थिक ताळेबंद सादर केला आणि दि. १२ जानेवारी २००९ रोजी करण्यात आलेल्या कार्यारंभ आदेशाऐवजी (म्हणजेच आर्थिक ताळेबंद केल्यानंतरचा) कार्यारंभ आदेश दि. २५ मे २००९ गृहित धरण्यास विनंती करण्यात आली. परंतु विस्तारित कार्यारंभ आदेश गृहीत धरण्यात आला नाही आणि कार्यारंभ आदेश दि. १२ जानेवारी २००९ रोजीच ठेवण्यात आला असा खुलासा विभागाने त्यांच्यालेखी ज्ञापनात नमूद केला आहे.

यावर समितीने सार्वजनिक बांधकाम विभागाने नुकसान भरपाई पोटी ४७.१९ लक्ष रुपयाची वसुली प्रस्तावित केलेली असतानाही नंतर विभागाने फक्त १.६० लक्ष रुपयाची वसुली दर्शविणे हे कोणत्या आधारे झालेले आहे अशी विचारणा साक्षी दरम्यान विभागीय प्रतिनिधींनी केली असता, जी वर्क ऑर्डरची डेट आहे ती आपण जुनीच ठेवलेली असून फायनान्शियल क्लोझर त्यानंतर झाले असले तरी देखील वर्क ऑर्डरची डेट जुनी असल्यामुळे त्यावर दंड देय नाही. परिणामी वसुलीची रक्कम ही कमी आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर विदित केले.

परंतु महालेखाकारांसमवेत झालेल्या Exit Conference मध्ये अशा प्रकारचे वसुलीचे पैसे कंत्राटदाराकडून घेणे आवश्यक असल्याचे व ही रक्कम वसूल केली जाईल असे मत शासन स्वीकारीत असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी मान्य केले असताना विद्यमान विभागीय प्रतिनिधी ही बाब नाकारीत असून ज्या दिवशी वर्क ऑर्डर दिली जाते त्या दिवसापासून त्यांचा कालावधी सुरू होतो. वर्क ऑर्डरची जी डेट आहे ती आपण जुनीच ठेवलेली आहे. फायनांशीयल क्लोजर त्यानंतर झाले असले तरी देखील वर्क ऑर्डरची डेट जुनीच असल्यामुळे त्यावर दंड देय नाही. ज्या दिवशी वर्क ऑर्डर दिली जाते त्या दिवसापासून त्यांचा कालावधी सुरू होतो त्यामुळे त्यावर दंड लावणे शक्य नाही अशी भुमिका साक्षी दरम्यान विभागीय प्रतिनिधींनी घेतली.

यावर महालेखाकारांनी समितीस सांगितले की, ज्या वेळी हा अहवाल झाला त्यावेळी Exit Conference मध्ये तत्कालिन विभागीय प्रतिनिधींनी ही वसुलीची बाब मान्य केली असताना आता मात्र यास कारणे सांगून नकार देण्यात येत आहे यावर विभागीय प्रतिनिधींनी असे सांगितले की, Exit Conference मध्ये फायनांशीयल क्लोजरची डेट ग्राह्य धरण्यात आली होती. परंतु, आम्ही वर्क ऑर्डरची डेट घेतलेली आहे व आता वर्क ऑर्डरची डेटच गृहीत धरण्यात येणार आहे.

कशेळी पूल प्रकल्पासंदर्भात आर्थिक ताळेबंद सादर करण्यास झालेल्या विलंबाच्या नुकसानभरपाईपोटी निश्चित केलेल्या वसूलपात्र रकमेमध्ये समितीला विसंगती आढळून आली. महालेखाकारांच्या Exit Conference मध्ये झालेल्या विलंबाच्या दंडापोटी रु.४७.१९ लक्ष रकमेची वसुली केली जाईल असे मान्य केले असताना साक्षी दरम्यान मात्र ही वसुलपात्र रक्कम रु.१.६० लक्ष असल्याचे सांगण्यात आले. वसुलपात्र रक्कमेच्या या तफावतीमागील कारणमिमांसा समितीने विचारली असता, महालेखाकारांच्या आक्षेपाच्या वेळी फायनांशीयल क्लोजरची तारीख ग्राह्य धरण्यात आली होती. परंतु, आता विभागाने वर्क ऑर्डरची डेट ग्राह्य धरल्यामुळे त्यावर दंड लावणे शक्य नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी साक्षी दरम्यान सांगितले. **एकाच विभागाच्या दोन सचिवांच्या निर्णयामध्ये अशी विसंगती असण्याचा कोणताही आधार समितीला दिसून आला नाही. अतः विभागाने या बाबीची सखोल चौकशी करावी व आर्थिक ताळेबंद सादर करण्यास लागणाऱ्या विलंबाच्या दंडापोटीची रक्कम निश्चित करतेवेळी नेमकी कोणती तारीख ग्राह्य धरण्यात यावी याची नियमानुसार निश्चिती करावी व त्याअनुषंगाने वसुलपात्र रक्कम ठरवून कंत्राटदाराकडून त्याची वसुली करण्यात यावी व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस एक महिन्याच्या आत सादर करावी अशी समितीची शिफारस आहे.**

(२) या प्रकल्पासाठी लागणाऱ्या जमीन संपादनापोटी आवश्यक असलेल्या ९.४० कोटीच्या देय ठेवी ऐवजी कंत्राटदाराने फक्त ५.५० कोटीची रक्कम जमा केली होती. आवश्यक असलेल्या एकूण जमीनींपैकी PWD ने फक्त ०४.९० हेक्टर जमीनच संपादित केली होती आणि उर्वरित ०३.२६ हेक्टर जमीनीच्या संपादनाचा खर्च हा जमीनीचा दर वाढल्यामुळे रु. ९.५४ कोटी निर्धारित करण्यात आला होता. उर्वरित रक्कम भरण्यासाठी पुन्हा पुन्हा पाठविलेल्या स्मरणपत्रांना कंत्राटदारांने प्रतिसाद न दिल्यामुळे अंदाजपत्रकशीर्षाद्वारे उर्वरित जमीन संपादित करण्याचे प्रस्तावित केले होते. (जानेवारी, २०१४) ज्यामुळे शासनाचे रु. ९.५४ कोटीने दायित्व वाढले होते. महाराष्ट्र शासनाने असे नमूद केले की, जमीन संपादणुकीसाठी अर्थसंकल्पात कुठलीही तरतूद केली नव्हती असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदामध्ये नमूद केले आहे.

यासंदर्भात कार, जीप, एसटी, बस व स्कूलबस यांना सूट दिल्यामुळे त्यापोटी उद्योजकास मिळणाऱ्या भरपाईच्या रकमेतून प्रकल्पासाठी लागणारी भूसंपादनाची उर्वरित रक्कम उद्योजकास दिली जाणार आहे. या रकमेतून वसुली करण्यास उद्योजकांनी मंजुरी दिलेली आहे. त्यानुसार कार, जीपला सूट दिल्यामुळे भरपाईपोटी मिळालेल्या रकमेतून रु. २००.०० लक्ष भूसंपादनापोटी वसूल करण्यात आले आहे आणि पुढील पैसे पुढील मिळणाऱ्या भरपाईच्या रकमेतून वसुल करण्यात येतील असे विभागाने त्यांच्या लेखी उत्तरात मान्य केले आहे.

या प्रकल्पासाठी लागणाऱ्या जमिनीच्या संपादनापोटी आवश्यक असलेल्या रकमेपैकी कार, जीपला सूट दिल्यामुळे भरपाईपोटी मिळालेल्या रकमेतून रु. २००.०० लक्ष भूसंपादनापोटी वसूल करण्यात आले आहे. **आणि पुढील पैसे पुढील मिळणाऱ्या भरपाईच्या रकमेतून वसूल करण्यात येईल असे विभागाच्या लेखी उत्तरात नमूद करण्यात आले आहे. त्याअनुषंगाने वसुलीची आवश्यक ती कारवाई तातडीने करून भूसंपादनाची प्रक्रिया तातडीने पुर्ण करावी व याबाबत समितीस कळविण्यात यावे तसेच भविष्यात प्रकल्प कार्यान्वित करण्यापुर्वी जमिनीचीच्या उपलब्धतेची सुनिश्चिती करावी अशी समितीची शिफारस आहे.**

(३) तात्पुरते पूर्तता प्रमाणपत्र (९नोव्हेंबर २०११) जारी करण्यासाठी PWD ने मंजूर प्रकल्प खर्चाची रु.२२७.६३ कोटी रक्कम विचारात घेण्याऐवजी, जमीन अधिग्रहणाची, जलवाहिन्यांची जागा बदलणे, पर्यवेक्षण शुल्क इत्यादीचा खर्च वगळून, प्रकल्प खर्चाची बांधकामाच्या रु.२०१.३४ कोटी रकमेवर ९८ टक्के परिगणित करून विचारात घेतले होते. तसेच तात्पुरते पूर्तता प्रमाणपत्र जारी करता, ४२० मीटर लांब रस्त्याचे मलनिःस्सारण वाहिनीच्या कामाबरोबर रस्ता रुंदीकरणाचे रु.२.२३ कोटीचे काम हाती घेतले नव्हते आणि बांधकामाच्या पूरक बाबीही दाखविल्या नव्हत्या. हा प्रकल्प अजुनही अपूर्ण होता (ऑक्टोबर, २०१४) असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदामध्ये नमूद केले आहे.

यावर विभागाने त्यांच्यालेखी उत्तरात असे नमूद केले आहे की, उद्योजकाने प्रकल्पाच्या खर्चापोटी रु.२२७.६३ कोटीचा देकार सादर केला होता. ज्यामध्ये रस्ते, पूल, पथकर स्थानकाची किंमत आणि विद्युत खांब स्थलांतर व सेवालाईन समवेत आणि ट्रान्सफॉर्मर अशी एकूण रक्कम रु.२०१.६८ कोटी आणि उर्वरित किंमत म्हणजे रु. २५.९६ कोटी ज्यामध्ये पाण्याच्या पाईप लाईनची स्थलांतरण, वृक्षरोपण इत्यादी प्रशासकीय व देखरेख शुल्क आणि इतर खर्च जसे की प्रकल्प सुविधा, सल्लागार आणि प्रयोगशाळा आणि आकस्मिक खर्च इत्यादी नमूद करून देकार सादर केला आहे. तात्पुरते खाते पूर्णत्व प्रमाणपत्र निर्गमित करतेवेळी रु. १९७.२० कोटीचे काम पूर्ण होते. सदर प्रकल्प भौतिकदृष्ट्या ९८.०२ टक्के पूर्ण होता. त्यामुळे उद्योजकास तात्पुरते पूर्णत्त्वाचे प्रमाणपत्र देण्यात आले होते.

तात्पुरते प्रमाणपत्र निर्गमित करतेवेळी रु.१९७.२० कोटीचे काम पूर्ण होते. त्यामुळे सदर प्रकल्प भौतिकदृष्टया ९८.२ टक्के पूर्ण झालेला असल्याने तात्पुरते प्रमाणपत्र दिल्याचे विभागाने साक्षी दरम्यान सांगितले. **वास्तविकतः तात्पुरते पूर्तता प्रमाणपत्र देतेवेळी प्रकल्पात विहित केलेल्या कामाचे महत्त्वाचे टप्पे पूर्ण झाल्यानंतरच असे प्रमाणपत्र जारी करण्याचे धोरण व भौतिकदृष्ट्या पूर्णत्त्वाचे टक्के निश्चित करताना प्रकल्पासाठी अत्यंत महत्त्वाच्या असणाऱ्या मूलभूत बाबींचा त्यात समावेश आहे किंवा कसे हे तपासणे आवश्यक असून केवळ प्रकल्पाचे ९८ टक्के काम झाले म्हणून तात्पुरते पूर्तता प्रमाणपत्र देणे हे योग्य नाही. शासनाने पुर्तता प्रमाणपत्र जारी करणेबाबत सवलत कराराच्या तरतुदींचे अनुसरण करावे आणि उत्तम दर्जाच्या रस्त्यांसाठी पर्याप्त संनियंत्रण आणि गुणवत्ता आश्वासन प्रणाली राखावी आणि तात्पुरते प्रमाणपत्र हे प्रकल्पात विहित केलेले महत्त्वाचे टप्पे पूर्ण झाल्यानंतरच जारी करण्यात यावे व त्याअनुषंगाने धोरण निश्चित करावे अशी समितीची शिफारस आहे.**

(४) सवलत कराराच्या अनुसूची M नुसार कंत्राटदारास करावयाच्या विविध चाचण्या या शासकीय प्रयोगशाळांमधून करण्यात आलेल्या नव्हत्या असे महालेखाकारांनी आक्षेपित केले असता, हे आक्षेप विभागाने मान्य करून सदर कमतरतेमुळे झालेली नुकसानभरपाई उद्योजकामार्फत वसूल करण्यात येईल असे विभागाने लेखी उत्तरात नमूद केले आहे.

सवलत कराराच्या अनुसूची M नुसार कंत्राटदारास शासकीय प्रयोगशाळांमधून करावयाच्या चाचण्यांमध्ये दिसून आलेल्या तुटीसंदर्भात हे तपासण्याची जबाबदारी असलेल्या सर्व संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित करून कारवाई करण्यात यावी. उद्योजकाकडून यासंदर्भात आकारण्यात आलेल्या दंडाची रक्कम वसूल करण्यात यावी व शासकीय प्रयोगशाळामधून या चाचण्या कंत्राटदारामार्फत करून घेण्यात याव्यात व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस एक महिन्याच्या आत देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

(५) सदरहू प्रकल्पासंदर्भात न्यायप्रविष्ठ असलेल्या बाबी संदर्भात न्यायालयात शासनाची बाजू सक्षमरित्या मांडून तातडीने निकाली काढून घ्याव्यात व प्रकल्प लवकरात लवकर पूर्ण करण्यात यावा अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१५ (१) - अलिबाग-पेण-खोपोली रस्त्याचे दुपदरीकरण

अभिप्राय

खाजगीकरणाअंतर्गत बांधावयाच्या रायगड जिल्ह्यातील अलिबाग-पेण-खोपोली रस्त्याचे दुपदरीकरणाच्या प्रकल्पात सार्वजनिक बांधकाम विभागामार्फत केलेल्या प्राथमिक सर्वेक्षणावर आधारित निविदा बोलाविल्या (नोव्हेंबर २००२) आणि बोली सादर केल्या गेल्या (जुलै २००४) पुढे, सवलत करारावर स्वाक्षरी झाल्यावर (जुलै २००६) कामाच्या व्याप्तीमध्ये रु.४.१३ कोटीचे सात बदल केले होते. ज्यामुळे कंत्राटदाराने सात वर्षाचा अतिरिक्त सवलत कालावधीचा दावा केला.

तसेच प्राथमिक सर्वेक्षणाच्या आधारावर मागविलेल्या निविदेत रु.१४.८५ कोटी प्रकल्प खर्चाची व १९ वर्षे ५ महिने सवलत कालावधीसाठी फक्त एक निविदा (जे.एम.म्हात्रे) प्राप्त झाली होती. सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या प्रक्षेपणाच्या तुलनेत बोलीदाराने प्रस्तावित केलेल्या सवलत कालावधीतील फरक लक्षात घेता अधीक्षक अभियंता यांनी (विशेष प्रकल्प मंडळ, नवी मुंबई) यांनी निविदा रद्द करण्याचा प्रस्ताव दिला. परंतु, मुख्य अभियंत्यांनी उद्योजकाबरोबर वाटाघाटी करून सवलतीचा कालावधी कमी करून १३ वर्षे ६ महिन्यांपर्यंत आणला. दरम्यान विभागाने पुन्हा सुसाध्यतेचा अभ्यास करून प्रकल्पाचा खर्च रु.१४.२५ कोटी आणि सवलत कालावधी १२ वर्षे ६ महिने इतका सुधारीत केला. त्याआधारे रु.१४.८५ कोटी प्रकल्प खर्च आणि १३ वर्षे ६ महिने सवलत कालावधीच्या एकमेव बोलीदाराच्या निविदेला वाटाघाटीनंतर मान्यता देण्यात आली. निविदा सादर केल्यानंतर सुसाध्यता अभ्यासने म्हणजे, उद्योजकाने दिलेल्या प्रस्तावाचे समर्थन करण्याचा प्रयत्न होता. महाराष्ट्र शासनाने असे नमूद केले की, सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडून निविदा स्वीकारण्याचा निर्णय कायद्याला धरून होता. हे उत्तर स्वीकारणीय नाही. कारण, बोलीप्राप्त झाल्यानंतर तपशीलवार सुसाध्यतेचा अभ्यास करून प्रकल्प बहाल करणे हे सामान्य प्रचलित पद्धतीच्या विरुद्ध होते आणि पुन्हा निविदा मागविणे आवश्यक होते असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदात नमूद केलेले आहेत.

या विषयावर साक्षी दरम्यान विभागामार्फत असे सांगण्यात आले की, सदर रस्त्याची त्यावेळी स्थिती अत्यंत खराब असल्यामुळे तातडीने रस्ता सुस्थितीत आणणे गरजेचे होते. त्यामुळे प्रकल्पाच्या निविदा सविस्तर सुसाध्यता अहवालाऐवजी प्राथमिक सर्वेक्षणावर मागविण्यात आल्या होत्या. विभागाला असे करता येते काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, असे करता येत नाही. परंतु, सन २००२ मध्ये असे केले गेले. परंतु विभागाने नंतर असे केलेले नसून फक्त या प्रकरणामध्येच असे झालेले आहे असे विभागीय सचिवांनी साक्षी दरम्यान मान्य केले. प्राथमिक सर्वेक्षणामध्ये प्रकल्पाची किंमत रु. २४.२८ कोटी निश्चित करणे, त्यानंतर सुसाध्यता अहवालानुसार ती किंमत रु. १४.२५ कोटी निश्चित होणे व वाटाघाटीनंतर निविदेची अंतिम किंमत रु. १७.९४ कोटी ठरविण्यात येणे. प्राथमिक सर्वेक्षण व सुसाध्यता अहवालामध्ये इतक्या मोठ्या प्रमाणात आढळून आलेल्या तफावतीचा आधार काय? तसेच पहिल्यांदा निविदेला प्रतिसाद मिळाला नाही आणि दुसऱ्या वेळी एकच टेंडर प्राप्त झाले होते अशा परिस्थितीत तिसऱ्यांदा टेंडर कॉल करणे अत्यावश्यक असताना विभागाने दुसऱ्या निविदेतच एकमेव बोलीदाराला ही निविदा देणे ही नियमानुसार टेंडर कॉल करण्याची पद्धत आहे काय? अशी समितीने साक्षीदरम्यान विचारणा केली असता, या प्रकरणी जे झालेले आहे ते व्हावयास नको होते. सन २००२ मध्ये जो प्राथमिक सर्वे केलेला आहे. त्यावेळी टेंडर आले नव्हते. सन २००४ मध्ये निविदा अंतिम करण्यात आली. या दोन वर्षांत डी.पी.आर.करून टेंडर काढावयास पाहिजे होते. परंतु, तसे झाले नाही. अवलंबिण्यात आलेली पद्धत चुकीची आहे. प्राथमिक सर्वेक्षणानुसार टेंडर काढणे उचित नाही. प्राथमिक सर्वेक्षणामध्ये डिटेल्स नसतात, प्राथमिक सर्वे व डिटेल सर्वेमध्ये खूप तफावत असते त्यामुळे मोठ्या प्रमाणात यात व्हेरिएशन येऊ शकतात व त्यामुळे ही रक्कम रु. २४ कोटी वरुन १५ कोटी रुपयांवर आली आहे. त्यामुळे याचा आता बचाव करणे शक्य नाही आणि मी तो करीतही नाही अशी स्पष्ट भूमिका व मत विभागीय सचिवांनी समितीसमोर मांडले.

हे सर्व अत्यंत आक्षेपार्ह असून या प्रकरणाला आता जवळजवळ १२ वर्षे झालेली असून संबंधितांवर कडक कारवाई झाली नाही तर भविष्यात हेच सुरू राहील असे मत समितीने व्यक्त केले असता, संबंधितांवर कारवाई करण्यात येईल असे आश्वासन विभागीय सचिवांनी समितीला दिले.

विभागीय सचिवांचा उपरोक्त खुलासा विचारात घेता, ज्या अधिकाऱ्यांमुळे हे सर्व निर्णय झालेले आहेत त्याबाबतची जबाबदारी निश्चित करून संबंधितांवर ३ महिन्यांच्या आत कारवाई करून समितीला संपूर्ण माहिती सादर करावी असे निदेश समितीने दिले.

त्याअनुषंगाने या प्रकरणी विभागीय स्तरावरुन चौकशी करण्यात आली असून त्यासंदर्भातील अहवाल समितीला सादर करण्यात आलेला आहे. त्यात प्रकरणाचा संपूर्ण घटनाक्रम विषद करताना प्राथमिक सर्वेक्षणावर आधारीत निविदेला कोणताही प्रतिसाद मिळाला नाही. त्यामुळे फेरनिविदा काढण्यात आली. त्यात जे.एम.म्हात्रे, पनवेल या एकमेव उद्योजकाने निविदा सादर केली. त्यात प्रथम देकार रु.१४.८५ कोटी व सवलतीचा कालावधी १९ वर्षे ५ महिने इतका सादर केला असता, वाटाघाटीनंतर सवलतीचा कालावधी १३ वर्षे ६ महिने इतका कमी करून देकार सादर करण्यात आला. सदर प्रस्तावास शासनाने मंजुरी प्रदान केली असल्याचेही नमूद करण्यात आले आहे. तद्नंतर, विषयांकित कामाचा वाव

बदलल्याने व कामाच्या व्याप्तीत वाढ झाल्याने तत्कालीन कार्यकारी अभियंता यांनी अधिक्य (Variation) रु.४.१३ कोटी कामाचे आदेश वेळोवेळी उद्योजकास दिल्यामुळे निविदेची किंमत एकूण रु.१७.६४ कोटी झाली. महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम नियम पुस्तिका पृष्ठ क्र.९०, परिच्छेद २०८, टीप-२ (ब) अन्वये एखाद्या कामाकरिता एकच निविदा सादर केली जाते व वाटाघाटीने तिचे दर कमी केले जातात.अशा कामांच्या निविदा स्वीकृतीस सादर करणेस हरकत नाही असे नमूद असून त्या आधारे सार्वजनिक बांधकाम नियमावलीचे पालन करून शासनातर्फे सदर निविदा स्वीकृत केले असल्याचे दिसून येते. तथापी, CVC मार्गदर्शक सूचनेनुसार तत्कालीन कार्यकारी अभियंता यांनी कार्यवाही केल्याचे दिसून येत नाही. या अनुषंगाने संबंधित कार्यकारी अभियंता यांचा खुलासा मागविण्यात येत असल्याचे निष्कर्ष सदरहू अहवालात नमूद करण्यात आले आहे.

शिफारशी

(१) महालेखाकारांनी सदरहू रस्त्याच्या प्रकल्पाबाबत घेतलेले आक्षेप, विभागाने ज्ञापनात दिलेला लेखी खुलासा, समितीने घेतलेली साक्ष, विभागाने या प्रकरणी केलेल्या चौकशीचा अहवाल याची सखोल तपासणी करण्यात आली. प्राथमिक सर्वेक्षणावर निविदा मागविणे, त्यास प्रतिसाद न मिळाल्यामुळे फेरनिविदा काढण्यात येणे, फेरनिविदेमध्ये एकाच उद्योजकाने निविदा सादर करणे, निविदा काढल्यानंतर अंतिम सुसाध्यता अहवाल तयार करून प्रकल्पाची किंमत बदलणे, एकाच उद्योजकाने निविदा सादर केल्यानंतर परत फेरनिविदा न काढता सुसाध्यता अहवालाच्या आधारे सुधारीत प्रकल्प किंमतीत एकमेव बोलीदारासोबत वाटाघाटी करून निविदा अंतिम करणे, CVC च्या मार्गदर्शक सूचनांचे पालन न करणे अशा अनेक गंभीर व नियमबाह्य त्रुटी समितीच्या निदर्शनास या प्रकल्पासंदर्भात आलेल्या आहेत. विभागीय प्रतिनिधींनी देखील या प्रकल्पात राबविण्यात आलेली प्रक्रिया ही अत्यंत चुकीची असून कोणत्याही परिस्थितीत समर्थनीय ठरू शकत नाही असे समितीसमोर साक्षी दरम्यान मान्यच केले. परंतु, विभागाने त्यानंतर सादर केलेल्या चौकशी अहवालात मात्र काही प्रमाणात या प्रक्रियेचे समर्थन केल्याचे दिसून येते. समिती या निष्कर्षाशी सहमत नसून या संपूर्ण प्रकल्पात राबविण्यात आलेली कार्यपद्धती ही अत्यंत आक्षेपार्ह व गंभीर स्वरुपाची असून या संपूर्ण प्रकल्पाची एसआयटी मार्फत चौकशी करण्यात यावी व दोषींवर कडक कारवाई करण्यात यावी व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस तीन महिन्यांच्या आत सादर करण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

(२) उद्योजकासोबत केलेल्या सवलत करारातील अटी शर्तीचा व उद्योजकाने वास्तविक केलेल्या कामाचा सखोल अभ्यास व तपासणी करून कुठेही कामाचा वाव बदललेला नाही याची पूर्ण तपासणी करण्यात यावी व वाव बदललेला असल्यास त्या अनुषंगाने उद्योजकावर आवश्यक ती दंडात्मक कारवाई करण्यात यावी. तसेच, मे २०१५ पासून या रस्त्यावरील टोल बंद झालेला असल्यामुळे अजून उद्योजकास रकमेचे प्रदान करण्यात आलेले नाही. त्यामुळे या प्रकरणी कायदेशीर गुंतागुंत अधिक वाढण्याअगोदर या सर्व बाबींचा देखील विचार करून शासनाने तातडीने योग्य तो निर्णय घ्यावा व याबाबत समितीस अवगत करावे अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१५ (२) - मलकापूर-बुलढाणा-चिखली रस्ता दुपदरीकरण

अभिप्राय

मलकापूर-बुलढाणा-चिखली प्रकल्पात सुसाध्यता अहवालामध्ये रस्ता रुंदीकरणासाठी विचारात घेतलेले हवेचा दाब नसलेले NP-३ पोकळ पाईप्स उपलब्ध असलेल्या NP-2 पोकळ पाईप्सच्या प्रकाराशी मिळतेजुळते नव्हते त्यामुळे काम NP-२ पाईप्सने केले असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदात नोंदविलेले आहेत.

यासंदर्भात रस्त्यावरील मोरी बांधकामासाठी पूर्वी NP-२ पाईप वापरले जात होते. त्यानंतर I.R.C. च्या सूचनांनुसार यासाठी NP-३ पाईप वापरणे आवश्यक असल्यामुळे NP-3 पाईपची तरतूद करण्यात आली होती. परंतु, प्रत्यक्ष कामाची अंमलबजावणी करीत असताना NP-३ व NP-२ पाईपचे जोड व्यवस्थित जोडता येणार नाही असे आढळून आल्याने ग्घ-२ पाईप वापरण्यात आले. त्यामुळे प्रकल्पाची किंमत रु. ३,६५,२३०.०० ने कमी झाली असून (-) Variation म्हणून विचारात घेण्यात आली आहे.

तसेच या प्रकल्पात बुलढाणा अर्बन क्रेडिट को-ऑप. सोसायटी (BUCC) आणि नॅशनल बिल्डींग कंन्स्ट्रक्शन कंपनी (NBCC) प्रा.लिमिटेड (JV) यांची एकमेव बोली मंजूर केली होती (जुलै २००६) ज्यामध्ये सवलत करार मान्य केल्यानंतर अजून एक कंपनी, जे.व्ही. कुलकर्णी आणि फ्रेंडस असोसिएटस यांनाही पुढे संम्मिलीत केले गेले (जानेवारी २००७)MOU वरुन असे दिसून येते की, BUCCS ने करावयाच्या कामांकरिता एकूण प्रकल्प किंमतीच्या ६४ टक्के काम जे.व्ही.कुलकर्णी आणि फ्रेंडस असोसिएटस् यांनी व उर्वरित ३६ टक्के काम नॅशनल बिल्डींग कंन्स्ट्रक्शन कंपनीने करावयाचे होते. नफ्यात भागीदारी करण्याऐवजी मोबदल्याच्या तत्त्वावर दोन भागीदारांना सामावून घेतले होते, त्यावरुन असे निदर्शनास येते की केवळ सवलत करार प्राप्त करण्याकरिता (JV) स्थापित करण्यात आला होता.

(१) MBC प्रकल्पात, PWD वार्षिक दुरुस्ती आणि नुतनीकरणाचा खर्च जो अनुक्रमे एक आणि सहा टक्के विचारात घेतला होता त्याऐवजी कंत्राटदाराने तो दोन आणि १६ टक्के विचारात घेतला होता.

(२) वाहतूक वाढीचा दर प्रमाणकाच्या पाच टक्के ऐवजी दोन टक्के विचारात घेतला होता.

(३) पथकर सवलत दर १६ टक्के प्रमाणकाच्या ऐवजी वाढून १७.६५ टक्के अंगीकारला होता.

(४) PWD च्या प्रमाणकांच्या आधारावर लेखापरिक्षेने पुन्हा परिगणना केली असता विभागाने मान्य केलेल्या १४.९७ टक्के IRR साठी १९ वर्षे ८ महिन्यांचा सवलत कालावधी ऐवजी सवलत कालावधी १५ टक्के IRR साठी १४ वर्ष परिगणित करण्यात आला होता.

(५) महाराष्ट्र शासनाने असे सांगितले की, कंत्राटदाराने दिलेली कारणे ही स्वीकारण्यायोग्य होती कारण तिथे समांतर रस्ता होता हे उत्तरच हा प्रकल्प BOT तत्त्वावर घेण्यास आर्थिकदृष्ट्या सुयोग्य नव्हता असे दर्शविणारे आहे आणि जे शासनाच्या धोरणाच्या विपरित होते.

असे अनेक उपरोक्त आक्षेप महालेखाकारांनी त्याच्या परिच्छेदात नमूद केलेले आहेत.

सदरहू प्रकल्पाकरिता बुलढाणा अर्बन क्रेडिट को-ऑप. सोसायटी आणि नॅशनल बिल्डींग कन्स्ट्रक्शन कंपनी प्रा.लि. यांची निविदा शासनाने मंजूर केली असून निविदा प्रपत्रामध्ये उद्योजकाने विशेष प्रयोजन संस्था अंतर्भूत करावी हे अनिवार्य नाही. तसेच एकमेव बोली मंजूर करू नये अशा तरतुदी नियम पुस्तिकेत नाही. तसेच प्रकल्प पूर्ण करण्यासाठी उद्योजकाने कोणास काम द्यावे ही उद्योजकाची अंतर्गत बाब आहे. त्यामुळे उद्योजकाशी जो करारनामा करण्यात आला तो विभागाच्या दृष्टीने अंतिम असल्याचे विभागाच्या लेखी ज्ञापनात नमूद करण्यात आले आहे.

कार्यकारी अभियंता, अधिक्षक अभियंता, मुख्य अभियंता यांनी शासनाकडे जो प्रस्ताव मंजुरीसाठी पाठविला त्यात सिंगल टेंडरवर मंजूर करण्याची शिफारस केली असेल आणि तसा नियम नसेल तर त्यांच्यावर कारवाई करावी कारण विभागाच्या शिफारशी शिवाय शासनाने मंजुरी दिली नसेल. वास्तविकतः सिंगल टेंडर आल्यावर तो शासनाकडे पाठविण्याचा प्रश्नच येत नाही. परंतु तत्कालीन कार्यकारी, अधिक्षक, मुख्य अभियंत्यांनी सिंगल टेंडर आल्यानंतरसुद्धा शासनाकडे प्रस्ताव पाठविला असेल तर त्यांच्यावर कारवाई झाली पाहीजे असे समितीने मत व्यक्त केले असता एक पतसंस्था आणि एक केंद्र शासनाची संस्था यांचे जॉइंट व्हेंचर होते. त्यामुळे असे करण्यात आले असू शकते असे स्पष्टीकरण विभागीय सचिवांनी दिले. यावर टेंडरमध्ये कोणालाही अशी सूट देता येत नाही. तसेच, एकमेव बोली मंजूर करू नये अशा तरतूदी नियम पुस्तिकेत नाही असे विभागाचे म्हणणे नियमानुसार योग्य आहे का? अशी विचारणा समितीने केली असता, विभागीय सचिवांनी त्यांचे हे म्हणणे योग्य नसल्याचे समितीसमोर मान्य केले. तसेच, मॅन्युअलमध्ये जरी हे नसले तरीही CVC च्या गाइडलाईनमध्ये ते नमूद आहे. सिंगल टेंडरवर हे काम दिलेले असल्यामुळे ज्या अभियत्यांनी अशी शिफारस केली त्यांच्यावर निलंबनाची कारवाई केली पाहीजे. या सर्व बाबींची तपासणी करून व संबंधितांविरुद्ध कारवाई करून त्याचा अहवाल समितीला सादर करावा असे निर्देश समितीने विभागीय सचिवांना साक्षी दरम्यान दिले.

नॅशनल बिल्डींग कन्स्ट्रशन कंपनी प्रा. लि. ला आणि बुलढाणा अर्बन क्रेडीट को-ऑप. सोसायटी यांना रस्ता बांधणीचा अनुभव नव्हता. तसेच सदरची कंपनी कॉन्ट्रॅक्टर म्हणून कधी रजिस्टर झाली? कंपनीचे संचालक व बँकेचे संचालक मंडळावर कोण होते? बँकेच्या संचालक मंडळातील संचालकच कंपनीच्या संचालक मंडळावर होते काय? अशी विचारणा समितीने केली असता, BOT तत्त्वावर काम घेण्यासाठी रजिस्ट्रेशनची आवश्यकता नसून कामाचा अनुभव आवश्यक असल्याचे विभागीय सचिवांद्वारे सांगण्यात आले. नॅशनल बिल्डींग कन्स्ट्रशन कंपनी प्रा.लि. ला आणि बुलढाणा अर्बन क्रेडीट को-ऑप. सोसायटी यांनी मिळून हे काम घेतले असतानाही हे काम पूर्ण करण्यासाठी त्यांनी जे. व्ही. कुलकर्णी या कॉन्ट्रॅक्टरसोबत जॉइंट व्हेंचर केले. तसेच या जॉइंट व्हेंचरसाठी शासनाची परवानगी न घेता हे केलेले आहे असे समितीने नमूद केले असता, प्रकल्प पूर्ण करण्यासाठी उद्योजकाने कोणास काम द्यावे ही उद्योजकाची अंतर्गत बाब असून उद्योजकाशी करण्यात आलेला करारनामा हा विभागाच्या दृष्टीने अंतिम आहे. त्यामुळे ते सब-कॉन्ट्रॅक्ट देऊ शकतात फक्त सब-कॉन्ट्रॅक्टर पात्र असला पाहिजे असे विभागीय सचिवांकडून सांगण्यात आले.

तसेच MBC प्रकल्पात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने वार्षिक दुरुस्ती आणि नुतनीकरणाचा खर्च जो अनुक्रमे १ ते ६ टक्के विचारात घेतला होता. त्याऐवजी कंत्राटदाराने तो २ आणि १६ टक्के विचारात घेतला होता. याबाबत समितीने विचारणा केली असता, समितीने आतापर्यंत दिलेल्या सर्व सूचनांनुसार व निदेशानुसार सर्वंकष चौकशी करून ३ महिन्यात समितीला अहवाल सादर करण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी आश्वासित केले.

सदरहू रस्त्याप्रकरणी सखोल चौकशी करून विभागाने त्यांचा चौकशी अहवाल समितीस सादर केला. त्यातील निष्कर्ष पुढीलप्रमाणे आहेत :—

(१) सदर प्रकरणी एकच निविदा प्राप्त झाल्यानंतर निविदा उघडण्याची कार्यवाही ही महाराष्ट्र सा. बां. नियमावली परिच्छेद २०८, टीप २ (ब) व दि.२१ फेब्रुवारी १९८० च्या मुख्य अभियंता समितीच्या बैठकीच्या इतिवृत्तामध्ये नमूद कार्यपद्धतीनुसारच करण्यात आली असल्याचे आढळून येते. सा. बां. नियमावली नुसार एकमेव निविदा मंजूर करता येत असल्यामुळे सदर निविदा ही शासनस्तरावर मंजूर झालेली आहे. तसेच विषयांकित कामाची निविदा ही २००५ मधील असून CVC च्या मार्गदर्शक सूचनांचे अनुषंगाने केंद्रिय भूपृष्ठ व जलवाहतुक मंत्रालय भारत सरकार, नवी दिल्ली यांनी दि.२७ एप्रिल २००८ व १३ जानेवारी २००९ अन्वये निर्गमित केलेल्या पत्रातील मार्गदर्शक सूचनाप्रमाणे करण्यात आल्याचे दिसून येते, त्यामुळे यामध्ये कोणतेही अनियमितता झाल्याचे सिद्ध होत नाही.

(२) निविदेतील उद्योजकाच्या व्याख्येनुसार पी फॉर्म पृष्ठ क्र.२०-३-१-१० अन्वये बुलढाणा अर्बन क्रेडीट को-ऑप. सोसायटी (आर्थिक) आणि नॅशनल बिल्डींग कन्स्ट्रशन कंपनी प्रा.लि.(तांत्रिक) यांनी सामंजस्य करारावरुन जॉइंट व्हेंचर केले असल्याने सदर उद्योजक निविदा घेण्यास व भरण्यास पात्र असल्याचे आढळून येते त्यांनी आय. टी. ॲक्ट, १९६१ अंतर्गत AOP अंतर्गत सदर निविदा घेतल्याचे दिसून येते.

(३) शासनाने मंजूरी प्रदान केलेल्या प्रस्तावातील बुलढाणा अर्बन क्रेडीट को-ऑप. सोसायटी (BUCCS) आणि नॅशनल बिल्डींग कन्स्ट्रशन कंपनी प्रा. लि.(NBC) यांचे मधील सामंजस्य करारातील (MOU) मधील बाब क्र.२ उद्योजकाने प्रकल्प विहित कालावधीत पूर्ण करण्याच्या दृष्टीने जानेवारी २००७ मध्ये जे.व्ही.कुलकर्णी ॲन्ड फ्रेंडस असोशिएटस, मलकापूर यांना त्यांचे स्तरावर करार करून काम लवकर करण्यासाठी Sublet करण्यात आल्याचे आढळून येते. त्यामुळे सदर काम घेण्याकरिता जे.व्ही.कुलकर्णी ॲन्ड फ्रेंडस असोशिएटस यांना समाविष्ट केले ही बाब सिद्ध होत नाही.

महालेखाकारांनी काढलेले आक्षेप व या प्रकल्पातील तांत्रिक, आर्थिक व कायदेशीर बाबी व त्याअनुषंगाने सखोल चौकशी करून विभागाने सादर केलेल्या चौकशी अहवालाची तपासणी प्रथम महालेखाकारांनी करावी व समितीला त्यांचे अभिप्राय सादर करावे असा निर्णय समितीने घेतला. त्याअनुषंगाने महालेखाकार यांनी सदरहू चौकशी अहवालाची तपासणी करून त्यांचे अभिप्राय समितीला सादर केले. (महालेखाकार यांच्या अभिप्रायाची प्रत परिशिष्टमध्ये अ मध्ये जोडण्यात आलेली आहे.)

महालेखाकारांच्या अभिप्रायात त्यांनी एकमेव देण्यात आलेली निविदा कंपनीच्या आर्थिक व तांत्रिक मूल्यमापनाची पडताळणी, जॉइंट व्हेंचरमध्ये मे. जे. व्ही. कुलकर्णीना हे काम देण्यात येणे, जे.व्ही.च्या करारामध्ये नमूद केलेल्या अटी व शर्ती, या रिव्हाईज करारास शासनाची मान्यता न घेणे यासर्व बाबींसदर्भात आक्षेप नोंदवित या प्रक्रियेमध्ये अनियमितता असल्याचे नमूद केले आहे. तसेच, सार्वजनिक बांधकाम विभागाने त्यांच्या चौकशी अहवालामध्ये यात काही गैरव्यवहार झालेला नसल्याचे समितीला दिलेल्या उत्तराशी महालेखाकारांनी असहमती दर्शविली. तसेच, या प्रकरणी चौकशी करीत असताना फक्त कागदपत्रांची तपासणी करण्यात आली असून कुठल्याही संबंधित अधिकाऱ्यांची साक्ष घेऊन उलट तपासणी करण्यात आलेली नसल्याबाबतही महालेखाकारांनी या चौकशी अहवालाच्या निष्कर्षावर आक्षेप नोंदविलेले आहेत.

विभागाने समितीला सादर केलेला चौकशी अहवाल व त्यावर महालेखाकार यांचेकडून प्राप्त झालेल्या अभिप्रायाची समितीने सखोल छाननी केली व त्यावर समितीसमोर चर्चा देखील झाली.

मलकापूर-बुलढाणा-चिखली रस्ता दुपदरीकरणात एकमेव बोलीदारास (Single Tender) निविदा प्रदान करणेबाबतच्या आक्षेपासंदर्भात चौकशी अहवालात नमूद केल्याप्रमाणे सार्वजनिक बांधकाम नियमावलीनुसार एकमेव निविदा मंजूर करता येते व ही निविदा सन २००५ मधील असून CVC च्या मार्गदर्शक सूचना या सन २००८-०९ च्या आहेत. त्यामुळे या प्रकल्पाला त्या लागू नाहीत.

बुलढाणा अर्बन क्रेडीट को-ऑप सोसायटी व नॅशनल बिल्डींग कनस्ट्रक्शन लि. यांचे जॉईट व्हेंचर रजिस्टर करण्यात आले नव्हते या समितीनी घेतलेल्या आक्षेपावर विभागाने विधी व न्याय विभागाचे मत घेतले व यासंदर्भात विधी व न्याय विभागाने "Legally speaking there is no law for incorporation or registration of Joint Venture, it has been rightly presumed by the Department the as per the tender, it is not required to register that Joint Venture" असे अभिप्राय दिलेले असल्याचे साक्षी दरम्यान निदर्शनास आणण्यात आले.

तसेच बुलढाणा अर्बन को-ऑप सोसा. लि. व नॅशनल बिल्डींग कन्स्ट्रक्शन कंपनीमधील सामंजस्य करारातील (M.O.U.) मधील बाब क्र.२ नुसार उद्योजकाने प्रकल्प विहीत कालावधीत पूर्ण करण्याच्या दृष्टीने सुधारित करार करून ह्यामध्ये जे. व्ही. कुलकर्णी अँड फ्रेन्डस् असोसिएशन यांना फक्त रस्त्याचे काम कार्यान्वित करण्यासाठी त्यांचे स्तरावर sublet केले असून सदरचा सामंजस्य करार उद्योजकाने निविदा सादर करताना निविदा प्रस्तावासोबत सादर केला असून ह्या निविदा प्रस्तावास शासनाने मान्यता प्रदान केलेली आहे असे चौकशी अहवालात नमूद आहे.

उपरोक्त चर्चा करतेवेळी समितीने विभागाच्या असेही निदर्शनास आणून दिले की, या रस्त्याचे काम त्यावेळी ज्या कार्यकारी अभियंत्याने केले होते तेच आता अधीक्षक अभियंता असून त्यांनीच ही चौकशी आता केलेली आहे म्हणजे अधिकाऱ्यांनी स्वतःच्या कामाची चौकशी स्वतःच करावी हे शासनाला समर्थनीय व योग्य वाटते काय ? अशी समितीने विचारणा केली असता विभागीय सचिवांनी यासंदर्भात काहीही माहित नसल्याचे समितीसमोर सांगितले. ही तर अतिशय गंभीर बाब असून असे जर असेल तर या संपूर्ण चौकशी अहवालाच्या निष्कर्षावरच प्रश्नचिन्ह उभे राहतात व समिती ते मान्य करू शकत नाही. त्याचप्रमाणे महालेखाकारांनी देखील चौकशी समितीच्या निष्कर्षाशी असहमती दर्शविलेली आहे.

शिफारशी

(१) नॅशनल बिल्डींग कन्स्ट्रक्शन कंपनी ही केंद्र शासनाची कंपनी असल्याचा आभास निर्माण करत अनेक ठिकाणी विहित कार्यपद्धती शिथिल करण्यात आल्याचे समितीच्या निदर्शनास आले. समितीसमोर विभागाने हे मान्य केले की, ही कंपनी केंद्र शासनाची कंपनी नसून ही खाजगी कंपनी आहे. अशा परिस्थितीत ही कार्यपद्धती शासनाच्या एकूणच कार्यपद्धतीवर प्रश्नचिन्ह निर्माण करणारी असून NBCC ही शासकीय कंपनी आहे किंवा नाही याची साधी शहानिशा अथवा खात्री न करता नियुक्ती करण्यात आली. याउपर अशी खात्री करण्याची कोणतीही यंत्रणा शासनाकडे उपलब्ध असू नये याबाबत समितीला खुपच खेद व विषाद वाटतो. केवळ याच प्रकरणात नव्हे तर आजतागायत अनेक प्रकल्पांमध्ये NBCC चा हाच दर्जा मान्य करून शासनस्तरावर अनेक कामे त्या कंपनीला देण्यात आलेली आहेत. शासनाने या सर्व बाबींचा आढावा घेऊन आवश्यक त्या उपाययोजना कराव्यात व या कंपनीबाबत शासनस्तरावर असलेला हा गैरसमज दूर करावा, अशी समितीची शिफारस आहे.

(२) समितीसमोर साक्षीदरम्यान उपस्थित झालेल्या सर्व तांत्रिक मुद्यांसंदर्भात चौकशी करून चौकशी अहवालात त्यासंदर्भातील निष्कर्ष नमूद करण्यात आलेले आहेत. परंतु या महामार्गाचे कामाचे वेळी जे तत्कालिन अधिकारी होते त्यांचा आता शासनाने नेमलेल्या चौकशी समितीमध्ये समावेश असल्याचे चर्चेदरम्यान समितीसमोर आले. त्याअनुषंगाने त्या अधिकाऱ्याचा शासनाने नेमलेल्या चौकशी समितीमध्ये कोणताही प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष सहभाग आहे किंवा कसे याची सत्यता शासनाने तपासून घ्यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१५ (३) - हिंगोली जिल्ह्यातील औंढा-चौंढी-बसमत रस्ता

अभिप्राय व शिफारशी

(१) हिंगोली जिल्ह्यातील औंढा-चौंढी-बसमत रस्ता प्रकल्पासाठी विहित केलेल्या कमीत कमी ७ दिवसांच्या वाहतूक गणनेच्या ऐवजी सार्वजनिक बांधकाम विभागाने अनुक्रमे १ आणि ३ दिवस वाहतूक गणना केली. त्याचप्रमाणे रस्त्याच्या देखभालीची तरतूद जरी प्रकल्पात केली होती तरी त्याची देखभाल योग्यरीतीने होत नसल्यामुळे अपघातात वाढ होत असल्याच्या तक्रारी पोलीस विभाग, लोकप्रतिनिधी, खाजगी प्राधिकारांच्या प्रतिवेदनावरुन आढळून आल्याचे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

सन १९८६ च्या शासन परिपत्रकानुसार टोल कंत्राट देण्यापूर्वी वर्षातून २ वेळा ७ दिवस वाहतुक गणना करण्याच्या मार्गदर्शक सूचना असतानाही या प्रकरणी टोल कंत्राट देण्यापूर्वी केवळ १ दिवसाची वाहतूक गणना का करण्यात आली ? अशी विचारणा समितीने साक्षी दरम्यान केली असता, विभागाने यापूर्वीच ७ दिवसांची वाहतूक गणना केलेली असून त्याची माहिती विभागाकडे उपलब्ध होती. प्रत्यक्ष निर्णय घेण्यापूर्वी विभागाकडे उपलब्ध असलेल्या वाहन गणनेची माहिती व्हेरीफाय करण्यासाठी विभागाने पुन्हा १ दिवसाची वाहतूक गणना केली असे विभागीय सचिवांकडून साक्षी दरम्यान सांगण्यात आले. सदर दोन्ही वाहतूक गणनेची सरासरी किती होती, अशी विचारणा समितीने केली असता, सदर माहिती सध्या उपलब्ध नसून ती नंतर सादर करण्यात येईल असे समितीला आश्वासित करण्यात आले. परंतु, सदर माहिती अद्याप अप्राप्त आहे.

सन १९८६ च्या शासन परिपत्रकानुसार टोल कंत्राट देण्यापूर्वी ७ दिवसांची वाहतूक गणना करणेबाबत मार्गदर्शक सूचना अस्तित्त्वात असतानाही विभागाने केवळ १ दिवसाची वाहतूक गणना केली. या अगोदरच विभागाने ७ दिवसांची वाहतुक गणना केलेली असल्यामुळे पूर्वीच्या गणनेबाबतची सांख्यिकीय माहिती तपासून पाहण्यासाठी केवळ १ दिवसाची वाहतूक गणना केल्याचे विभागीय सचिवांकडून सांगण्यात आले ही बाब समितीला समर्थनीय वाटत नाही. टोलची रक्कम ठरविताना वाहतूक गणना करण्यासंदर्भात सन १९८६ च्या शासन परिपत्रकामध्ये स्पष्ट मार्गदर्शक सूचना अस्तित्त्वात असताना त्याचे तंतोतंत पालन करणे विभागावर बंधनकारक आहे. रस्त्यावरील वाहनांची संख्या ही दिवसागणिक कमी जास्त होत असल्यामुळे टोल कंत्राट देण्यापूर्वीचे ७ दिवस सलग ही वाहतूक गणना करणे विभागाने आवश्यक होते. परंतु, याअगोदर ७ दिवस केलेल्या वाहतूक गणनेचा डेटा विभागाकडे उपलब्ध असल्याच्या कारणास्तव केवळ १ दिवसाची वाहतुक गणना करणे याचे समिती समर्थन करू शकत नाही. याची विभागाने गंभीर नोंद घ्यावी व शासन परिपत्रकाचे उल्लंघन करणाऱ्यांवर जबाबदारी निश्चित करून कारवाई करण्यात यावी व भविष्यात अशा बाबींची पुनरावृत्ती टाळावी तसेच शासनाने योग्य वाहतूक गणनेसाठी कसून सुसाध्यता अभ्यास करावा व प्रकल्प खर्चाच्या घटकांची माफकता निर्धारीत करावी, अशी समितीची शिफारस आहे.

(२) सदर रस्त्याच्या कामाची गुणवत्ता, दर्जा व देखभाल दुरुस्तीबाबत अनेक तक्रारी आल्या असून रस्त्याची अवस्था अत्यंत वाईट असतानाही व यावर अपघाताचे प्रमाण वाढण्याची शक्यता असतानाही संबंधित कंत्राटदारावर कोणतीही कारवाई विभागाने केलेली नाही अशी विचारणा समितीने केली असता, महालेखाकारांनी आक्षेप घेतले त्यावेळी रस्त्याची अवस्था कदाचित खराब असू शकते परंतु सद्य:स्थितीत हा रस्ता अत्यंत चांगल्या परिस्थितीत असून अपघाताची कोणतीही तक्रार विभागाकडे प्राप्त नाही. तसेच सन २०१४ मध्ये या रस्त्याचा टोल देखील बंद झालेला आहे असे समितीसमोर विभागीय प्रतिनिधींकडून सांगण्यात आले.

सदरहू रस्त्याची अवस्था अत्यंत वाईट असून त्यावर अपघाताचे प्रमाण देखील वाढले असल्याच्या अनेक तक्रारी महालेखाकार यांच्या आक्षेपात नमूद आहेत. यावर विभागीय सचिवांना रस्त्याची अवस्था सद्य:स्थितीत अत्यंत चांगली असल्याचे समितीसमोर विदित केले. तरीही विभागाने रस्त्याची पुन्हा एकदा तपासणी करून गरज असल्यास आवश्यक ती देखभाल दुरुस्ती स्वतः करावी कारण त्या रस्त्यावरील टोल सन २०१४ मध्ये बंद झाल्यामुळे देखभाल दुरुस्तीची जबाबदारी आता शासनाची राहील अथवा करारातील अटी व शर्तीनुसार शक्य असल्यास कंत्राटदाराकडून ती करून घ्यावी, अशी समितीची शिफारस आहे.

इतर :

समितीसमोर अलिबाग-पेण-खोपोली रस्ता, शिरुर-जायबंद-मुखेड-नरसी-बिलोली प्रकल्प, तसेच मलकापूर-बुलढाणा-चिखली मार्ग अशा तीन रस्त्यांचा चौकशी अहवाल चर्चेसाठी ठेवण्यात आला असता यात पथकर बुथ बांधणी करतेवेळी नांदेड-बिलोली येथे बांधकामाची किंमत रु.०६,२३,६०,००० (अक्षरी रुपये सहा कोटी तेवीस लाख साठ हजार) तर बुलढाणा येथे फक्त रु.४७ लक्ष तर तिसऱ्या जागेवर रु.२.५ कोटी लागतात. कामाच्या स्पेसीफिकेशन व कामाच्या कालावधीमध्ये थोड्या फार प्रमाणात बदल असू शकतो. परंतु किंमतीमध्ये मात्र फार मोठ्या व असमर्थनीय प्रमाणात तफावत दिसून येते. त्यामुळे यात प्राईज व्हेरिएशन व एस्कलेशन नेमके किती आहे व ही किंमतीची तफावत योग्य व समर्थनीय आहे किंवा कसे हे विभागीय सचिवांनी तुलनात्मकदृष्ट्या तपासून घ्यावे व समितीला ही माहिती सादर करावी असे निर्देश दि.१३ फेब्रुवारी, **२०१७ रोजीच्या बैठकीत दिले असता या प्रकल्पांना मंत्रीमंडळाने मान्यता दिलेली असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीसमोर सांगितले. परंतु तांत्रिक प्रस्ताव हा विभागानेच कॅबिनेटसमोर मांडायचा असतो व तो तांत्रिकदृष्ट्या योग्य आहे किंवा नाही हे पाहण्याची जबाबदारी त्या विभागाचीच असते. अतः या किंमतीतील फरकाची छाननी विभागीय सचिवांनी करून समितीस तीन महिन्यांच्या आत ही माहिती सादर करावी तसेच ही तफावत दूर करणेसाठी काही मुलभूत मानके विहित करण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.**

२.१.१६.१ - निविदेची प्रसिद्धी

९ चाचणी तपासणी केलेल्या चौपदरी प्रकल्पात ज्याची अंदाजित रक्कम रु.९६ कोटी ते रु.८४५ कोटी दरम्यान होती. त्यास पर्याप्त प्रसिद्धी देण्यात आली नाही. तसेच निविदा विक्रीसाठी ४ महिन्यांचा कालावधी विहित केलेला असताना पर्याप्त कालावधी दिलेला नव्हता तसेच PPP साठी राज्याकडे ई-निविदेची यंत्रणा नव्हती असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदात नमूद केलेले आहेत.

यावर विभागीय सचिवांनी साक्षीदरम्यान असे सांगितले की, हा कालावधी अजून कमी केला आहे कारण काम लवकर सुरू झाले पाहीजे. परंतु जेव्हा निविदा काढल्या तेव्हा काही कालावधी ठरला असेलच त्याचे पालन झाले आहे काय अशी विचारणा समितीने केली असता, सन १९९६ ला परिपत्रक काढले असून त्यात २५ कोटी रुपयांपर्यंत ४ महिने, ५० कोटी रुपयांपर्यंत ५ महिने आणि ५० कोटी रुपयांपेक्षा जास्त ६ महिने असा कालावधी नमूद आहे.

निविदा विक्रीसाठी किती कालावधी असावा हे ठरविण्याचा पूर्ण अधिकार शासनाचा आहे. परंतु, निविदा प्रक्रिया राबवितेवेळी त्या त्या वेळी अस्तित्त्वात असलेल्या नियमांचे व मार्गदर्शक सूचनांचे तंतोतंत पालन करणे हे विभागावर बंधनकारक आहे. त्यामुळे याचे कुठल्याही परिस्थितीत उल्लंघन होणार नाही याची दक्षता विभागाने भविष्यात घ्यावी. तसेच, निविदेला प्रसिद्धी देतेवेळी नेमक्या कोणत्या वर्तमानपत्रातून ही प्रसिद्धी द्यावी व त्या आधारे जास्तीत जास्त गुणवत्ताधारक उद्योजकांना निविदेत सहभागी होता येईल. याबाबत निविदा प्रसिद्धीबाबत आदेश निर्गमित करण्यात आल्याचे समितीला सांगण्यात आले. त्या आदेशाची प्रत तपासली असता ते केवळ कार्यासन अधिकारी यांनी मुख्य अभियंता यांना पत्राद्वारे असे आदेश निर्गमित केल्याचे दिसून येते. निविदांना प्रसिद्धी ही डीजीआयपीआर विभागाकडून देण्यात येते. अशावेळी शासनस्तरावरुन सामायिक आदेश अथवा शासन निर्णय निर्गमित करण्याची आवश्यकता असून त्याअनुषंगाने शासन निर्णय/मार्गदर्शक तत्वे निर्गमित करण्यात येऊन त्या महसूली विभागात व्यापक व सर्वाज जास्त खप (wide circulating) असलेल्या वृत्तपत्रांच्या माध्यमातूनच या निविदा प्रक्रिया प्रसिद्ध करण्यात याव्यात व निविदा प्रसिद्धीची प्रक्रिया ही अत्यंत अद्ययावत व पारदर्शक करून याची कठोर अंमलबजावणी करण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

२.१.१६.२ - अपूर्ण सवलत करार

कंत्राट बहाल केल्यानंतर, यशस्वी बोलीदाराबरोबर सवलत करार करणे आवश्यक असते, या बोलीदाराला कंत्राटदार म्हणून समजले जाते. तथापि, तीन प्रकल्पात असे आढळून आले की, उद्योजकाने गठीत केलेल्या SPV बरोबर परस्पर सवलत करार करण्यात आला होता आणि कंत्राटदाराने पालन करावयाच्या अटी आणि शर्ती आणि वेळापत्रकाची सूची त्यासह जोडण्यात आली नव्हती. अशारितीने, सवलत करार अपूर्ण आणि प्रमादशील (चूक घडू शकेल असा) होता. SPV कडून कसूर झाल्यास त्याचे कायदेशीर परिणाम होऊ शकले असते असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदात नमूद केले आहे.

तसेच BOT करार करताना, त्यामध्ये अटी, शर्ती, वेळापत्रक या सर्वांचा समावेश असतो. या सर्व बाबींचा अभाव या प्रकल्पाच्या करारामध्ये दिसून आल्याचे मत महालेखाकार यांनी नोंदविलेले आहे. निविदा जाहिरात व करारातील अटी व शर्ती या सुस्पष्ट, शासनाचे व जनतेचे हित लक्षात घेऊनच तयार करण्यात याव्यात. **अशा प्रकल्पांच्या अटी शर्ती निश्चित करतेवेळी प्रकल्पाच्या आर्थिक, तांत्रिक व कायदेशीर बाबींचा सखोल अभ्यास करूनच त्या निश्चित कराव्यात व त्याचा समावेश मॉडेल कंसेशन ॲग्रीमेंटमध्ये करावा व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस १ महिन्याच्या आत सादर करावी अशीही समितीची शिफारस आहे.**

२.१.१६.३ - महत्त्वाच्या सूचीतील बाबी पूर्ण न करणे

कंत्राटदाराला, अटीतील कालावधीनुसार P प्रपत्रातील प्रकरणांत ६० दिवसांत आणि नमुना सवलत करार कंत्राटात १२० दिवसांत, महत्त्वाच्या सूचितील बाबींची पूर्तता करून अंतिम पूर्तता प्रमाणपत्र मिळविणे आवश्यक असते, अन्यथा प्रभारी अभियंता कंत्राटदाराच्या जोखीम आणि खर्चावर ते काम पूर्ण करेल. १४ चाचणी तपासणी केलेल्या प्रकल्पांपैकी सात ३१ प्रकरणांत लेखापरिक्षेला असे आढळून आले की, चार ते ९० महिन्यांच्या कालावधी उलटून गेल्यावरही अंतिम पूर्तता प्रमाणपत्र जारी केली नव्हती.

समितीच्या निदर्शनास साक्षी दरम्यान असे आले की, अनेक प्रकल्पात पंच लिस्ट मधील कामे देखील पूर्ण झालेले नाही. काही प्रकरणांमध्ये आवश्यक परवानग्या न मिळाल्यामुळे ही कामे अपूर्ण आहेत तर काही प्रकरणात कंत्राटदाराच्या चुकांमुळे ही अपूर्ण राहतात. कंत्राटदार आवश्यक बाबींची पुर्तता न करता केवळ परवानगीसाठी अर्ज करतात व कुठलाही पुढील पाठपुरावा न करता केवळ अर्ज प्रलंबित असल्याचे सांगतात. काही प्रकरणात तर हे कंत्राटदारच एखाद्या अन्य व्यक्तीमार्फत न्यायालयात दावा दाखल करून प्रकरण मुद्दाम न्यायप्रविष्ट करून घेतात. कंत्राटाराच्या या सर्व हिकमती अथवा डावपेचांवर शासनाकडे करारातील अटी शर्तींमध्ये उत्तर व उपाय असणे आवश्यक आहे. जेणेकरून अशा कायदेशीर पातळीवर शासनास कमीत कमी अडचणींना सामोरे जावे लागेल. **पंचलीस्टमधील कामे पूर्ण अथवा दर्जेदार न झाल्यास कंत्राटदारावर दंड आकारण्याची अथवा सवलत कालावधी कमी करण्याचे पूर्ण अधिकार अबाधित ठेवण्याची तरतूद करारामध्येच स्पष्टपणे नमूद असावी. राज्यात राबविण्यात आलेल्या अनेक रस्त्यांच्या प्रकल्पांमध्ये पंचलिस्टप्रमाणे कामे झाली आहेत किंवा नाही याची शासनाने सखोल तपासणी करावी, कामे झाली नसतील तर ती कंत्राटदाराकडून पूर्ण करून घ्यावी अथवा प्रकल्प किंमतीतून ती कामे कमी करून रकमेची वसुली करावी अथवा सवलत कालावधी कमी करावा तसेच जेथे बायबॅक असेल त्या ठिकाणी कंत्राटदारास देय असलेल्या अंतिम रकमेतून ते कापून घेण्यात यावे व केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस तीन महिन्याच्या आत सादर करावी अशी समितीची शिफारस आहे.**

२.१.१६.४ - कर्जाची अतिरिक्त उभारणी

अभिप्राय

बोलीदाराने सादर केलेली वित्तीय बोली कर्ज- समभागाचे दर्शविते ज्याच्या आधारावर बोलीदार प्रकल्पास वित्त पुरवठा करतो. चौपदरी रस्ता प्रकल्पाच्या चाचणी तपासणीत असे आढळून आले की, वित्तीय संस्थांकडून कर्ज घेताना, आठ चौपदरी रस्ता प्रकल्पाच्या वित्तीय बोलीत नमूद केलेले कर्ज घेताना आठ चौपदरी रस्ता प्रकल्पाच्या वित्तीय बोलीत नमूद केलेले कर्ज- समभाग याच्या गुणोत्तराचे पालन केले गेले नव्हते असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदात नमूद केलेले आहेत.

प्रकल्पाचा डेट इक्विटी रेशो तोच राहील याबाबत शासनाने खात्री न करण्याची कारणे काय आहेत? अशी विचारणा साक्षीदरम्यान समितीने विभागीय सचिवांना केली असता, प्रोजेक्टच्या वेळी डेट इक्विटीचा रेशो साधारणतः ७०:३० या प्रमाणात असायला पाहिजे. परंतु हा रेशो किती ठेवावा यावर शासनाचे नियंत्रण नाही. याबाबत समितीने अशी पृच्छा केली की, कंत्राटदार जे कर्ज घेतात त्याला शासनाची हमी असते. त्यामुळे या कर्जाच्या संदर्भात शासनाचे नियंत्रण असलेच पाहिजे. ज्यावेळी कर्ज परतफेडीचे दायित्व हे शासनाचे असते त्यावेळी यावर शासनाचे काहीही नियंत्रण नाही असे म्हणणे योग्य ठरणार नाही. कंत्राटदार हे प्रकल्पासाठी लागणाऱ्या खर्चाच्या तुलनेत फार जास्त प्रमाणात कर्ज घेतात. याचे प्रमाण महालेखाकारांच्या आक्षेपात नमूद तक्त्यामध्ये १०७ टक्क्यांपासून ते ३२२ टक्क्यांपर्यंत गेल्याचे दिसून येते व हाच महालेखाकारांचा मुख्य आक्षेप आहे. परंतु यावर शासनामार्फत कुठलेही नियंत्रण न ठेवता 'प्रत्येक प्रकल्पासाठी कर्ज / समभागाचे प्रमाणावर नियंत्रण ठेवणे शासनस्तरावर शक्य नाही' असे लेखी उत्तर विभागाने दिलेले आहे. कंत्राटदाराने प्रकल्पाचे काम हाती घेतल्यानंतर तो प्रकल्प किती किंमतीचा आहे?, त्यात शासनाचा व कंत्राटदाराचा किती हिस्सा आहे?, त्याची इक्विटी किती आहे? आणि त्याने किती कर्ज घेतले पाहिजे याचे काहीतरी पॅरामीटर असले पाहिजे. वास्तविक ठेकेदाराने कर्ज घेण्यापुर्वी बँकेकडून किती रकमेपर्यंत कर्ज घेता येईल याचे ना-हरकत प्रमाणपत्र सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडून घ्यावे व ही बाब करारात नमूद करणे आवश्यक आहे असे समितीचे मत आहे. यासाठी ७०:३० चा रेशो आहे. परंतु तो कुठेही मेंटेन्ट केला जात नाही. शेवटी शासनासोबत केलेल्या करारनाम्यानुसारच ठेकेदाराला कर्ज मिळत असते. अनेकदा एका प्रकल्पाच्या नावावर घेतलेले कर्ज दुसऱ्याच प्रकल्पावर खर्च केले जाते. एका बाजूला कंत्राटदार १०० टक्क्यापेक्षा अतिरिक्त कर्ज घेतो व दुसरीकडे शासन मात्र ७०:३० चा रेशो मेंटेन्ट करते. मग या रेशोला काय अर्थ शिल्लक राहतो. काही वेळेस प्रकल्पाची किंमत नंतर वाढते व प्रकल्प मुदतीत पूर्ण करण्यासाठी कंत्राटदार अतिरिक्त कर्ज घेतात व त्यास बँकेची सुद्धा कोणतीही हरकत नसते. अशा अपवादात्मक परिस्थितीत अतिरिक्त कर्ज घ्यायला हरकत नाही. परंतु यासाठी कंत्राटदाराने थेट बँकेकडे न जाता प्रथम शासनाकडे यायला पाहिजे असेही मत समितीने नोंदविले. या विषयी महालेखाकारांनी समितीस असे सांगितले की, ज्यावेळी फायनान्शीयल क्लोजर असते त्यावेळी जे प्रपोजल शासन स्विकारते ते प्रमाण ७०:३० असते. ज्या बँकेने कंत्राटदाराला कर्ज दिले व तो डिफॉल्टर झाला की बँक दुसरा कंत्राटदार नेमू शकते. परंतु असा दुसरा कंत्राटदार जर नेमण्यात आला नाही तर ही पूर्ण जबाबदारी

शासनावर येते. कारण त्या तरतूदीमध्ये "Default of the concessioner, the liability to repay the loan lies with the State Government." असे नमूद केले आहे व त्या फायनान्शीयल क्लोजरमध्ये ही बाब नमूद आहे.

यावर विभागीय सचिवांनी असा खुलासा केला की, जर रेशो ७०:३० असेल तर शासनाचे दायित्व त्यापेक्षा जास्त होवू शकत नाही. उरलेल्या अतिरिक्त कर्जाचे दायित्व हे पूर्णपणे कंत्राटदाराचे असते. तसेच बँक कुठलीही शहानिशा न करता अतिरिक्त कर्ज देणार नाही व अतिरिक्त कर्जाच्या परतफेडीची खात्री ही बँकेनेच केली पाहिजे. जर बँकेला कर्ज देण्यास हरकत नसेल तर सार्वजनिक बांधकाम विभाग बँकेने कंत्राटदाराला कर्ज देवू नये असे कसे सांगणार ? महालेखाकार जे म्हणतात ती बाब शासनाने नव्हेतर बँकेने तपासली पाहिजे. एखादी बँक इक्विटी न बघता कर्ज देत असेल तर त्याबाबत बँकेच्या सीएजीने ऑडीट पॅरा काढावा. ती शासनाची जबाबदारी नाही. कोणत्याही कारणास्तव जर टोल बंद झाला, बायबॅक केले किंवा टोलच्या बाबतीत काही कन्सेशन दिले तरच कॅशफ्लो मेंटेन्ट करण्याची जबाबदारी शासनाची असते. बँकेने घातलेल्या अटी शर्तीला व आकारण्यात येणाऱ्या व्याज दराला जर कंत्राटदाराची मान्यता असेल तर तो कितीही कर्ज घेऊ शकतो. हाती घेतलेला रस्ता वेळेवर पूर्ण झाला नाही किंवा प्रकल्पाची किंमत वाढली तर भूर्दंड पडू नये म्हणून ते वाढीव दराने देखील कर्ज घेतात. परंतु ती जबाबदारी शासनाची नसते असेही विभागीय प्रतिनिधींनी समिती समोर सांगितले.

शिफारस

शासनातर्फे बीओटी तत्त्वावर राबविण्यात येणाऱ्या प्रकल्पांमध्ये डेट इक्विटी रेशो हा ७०:३० प्रमाणात असतो. परंतु या प्रमाणाचे पालन होत आहे किंवा नाही यावर शासनाचे कुठलेही नियंत्रण नसते. कंत्राटदाराने किती कर्ज घ्यावे, किती व्याज दराने घ्यावे, हा बँकेचा व कर्जदार कंपनीचा प्रश्न असून त्याचेशी शासनाचा कुठलाही संबंध नाही व ही जबाबदारी पूर्णपणे बँकेची आहे असे विभागाचे म्हणणे असले तरीही शासनाला अशाप्रकारे आपली जबाबदारी टाळून चालणार नाही. घेण्यात आलेले कर्ज त्याच प्रकल्पावर न वापरता तो निधी अन्यत्रही वापरला जातो असेही निदर्शनास आले आहे. शासनाचे अशा कंत्राटदारांवर नियंत्रण असलेच पाहिजे. अशा प्रकल्पांमध्ये शासनाचा सहभाग असण्याच्याच आधारे कंत्राटदाराला अशाप्रकारे १०० टक्क्यांपेक्षा जास्त कर्ज बँकांकडून देण्यात येते. या ठिकाणी प्रकल्पात शासनाच्या असलेल्या सहभागाचा वापर करूनच कंत्राटदारांना हे कर्ज मिळत असते. कंत्राटदारास त्यांच्या खाजगी अथवा वैयक्तिक हमीवर बँक अशाप्रकारे कर्ज देत नाही तर केवळ शासनाचा हा प्रकल्प आहे व कर्जाची अंतिमतः हमी ही शासनाची असते याआधारेच हे कर्ज कंत्राटदारास वितरीत होते. अशा परिस्थितीत केवळ ही जबाबदारी बँकांची आहे या कारणास्तव शासन आपली जबाबदारी नाकारु शकत नाही. शासनाने यासंदर्भात सुस्पष्ट धोरण अथवा मार्गदर्शक तत्त्वे तयार करावीत व कंत्राटदारासोबत करण्यात येणाऱ्या करारामध्ये यासंदर्भातील अटी व शर्ती स्पष्टपणे नमूद कराव्यात अशी समितीची शिफारस आहे.

२.१.१६.५ - नमूना सवलत कराराशी विसंगत तरतूदी

अभिप्राय

महाराष्ट्र शासनाने एक सवलत करार ('P' प्रपत्र) तयार केला ज्यामध्ये नमूना सवलत कराराच्या काही तरतूदींचा समावेश नव्हता. परिणामी, प्रकल्पाच्या कामाच्या प्रगती आणि तपासणीच्या संनियंत्रणासाठी अपुऱ्या तरतूदी होत्या. ज्या खाली चर्चिल्या आहेत :

प्रगती अहवाल : नमूना सवलत करारामधील मासिक प्रगती अहवालाच्या तरतूदी ऐवजी 'P' प्रपत्रात बांधकामाच्या प्रगतीबाबतचा त्रैमासिक अहवाल प्राधिकरणाला आणि प्रभारी अभियंत्याला सादर करण्याची तरतूद आहे. परिणामी संनियंत्रणाची वारंवारिता अपर्याप्त होती.

कामाची तपासणी : प्रभारी अभियंत्याकडून प्रकल्पाच्या मासिक तपासणीची तरतूद 'P' प्रपत्रांत नव्हती जी नमूना सवलत करारामध्ये आहे. त्यामुळे विनिर्दिष्ट केल्याप्रमाणे बांधकामावरील कालावधीनिहाय अहवाल प्रभारी अभियंत्याकडून मिळाले नव्हते. करारातील अपर्याप्त तरतूदींमुळे गुणवत्तेबाबत होणारी तडजोड नाकारता येत नाही असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदात नमूद केलेले आहे.

शिफारस

महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदात नमूद केलेल्या बाबी उचितच असून शासनाने भविष्यात नमूना सवलत करारानुसारच (Model Concession Agreement) कंत्राटदाराशी करार करून त्याची तंतोतंत अंमलबजावणी करावी अशी समितीची शिफारस आहे.

इतर-

या अहवालातील चर्चेदरम्यान समितीच्या असेही निदर्शनास आले की, प्रकल्पाच्या किंमती ठरविताना विभागाद्वारे कोणत्या बाबींचा आधार घेतला जाते अथवा कोणती अद्ययावत यंत्रणा विभागाकडे उपलब्ध आहे. ज्याआधारे प्रकल्पाची किंमत अचूक ठरविता येईल. अनेकदा निविदा खाली (Below) येते तर अनेकदा वर (Above) निघते व अशाप्रकारे निविदा वर अथवा खाली निघाल्यास मूळ ठरविलेल्या प्रकल्प किंमतीला कोणताही अर्थ शिल्लक राहात नाही. यात १० टक्क्यांची तफावत समर्थनीय ठरु शकते. परंतु त्यापेक्षा जास्त नाही. **अशावेळी निविदा जर ठरविलेल्या किंमतीपेक्षा कमी आलीतर ती न स्वीकारता त्यांची फेरनिविदा जास्तीत जास्त तीन वेळा मागविण्यात यावी व जर निविदा ठरविलेल्या किंमतीपेक्षा जास्त आली तर जास्त निविदा येण्यामागील कारणमिमांसा व प्रकल्प किंमत ठरविताना त्रुटी तपासून आवश्यक ती उपाययोजना करण्यात यावी व केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यांच्या आत देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.**

परिच्छेद क्रमांक ३.१ : "शासकीय पैशांची संशयित अफरातफरी"

लेखापरिक्षणात (सप्टेंबर, २०११) कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग क्र.१, नागपूर कार्यालयाच्या उप विभागातील रोकडवहीचे निरिक्षण करताना महालेखापालांना असे आढळले की, माहे डिसेंबर,२००९ या एका महिन्यात एकूण प्राप्ती रु.४४,७९,५३५ नोंदविण्यात आली आणि माहे डिसेंबर, २००९ च्या शेवटी निरंक अदत्त बाकीसह रु.४४,७९,५३५ खर्च दाखविण्यात आला. तथापि, लेखापरिक्षणात असे निदर्शनास आले की, सुरुवातीला रोकड वहीत त्या महिन्यातील प्रत्यक्ष खर्च फक्त रु.२,७९,५३५ नोंदविण्यात आला होता. ज्याला नंतर कापून रु.४४,७९,५३५ असे दर्शविण्यात आले. अशाप्रकारे प्राप्ती आणि प्रत्यक्ष खर्चातील फरक म्हणजे रु.४२.०० लक्ष महिन्याच्या शेवटी अखेरची शिल्लक म्हणून दाखविणे आवश्यक असतानाही रोकड वहीत ती दर्शविण्यात आली नाही. तसेच पुढील महिन्यात (जानेवारी, २०१०) मागची शिल्लक म्हणूनही दाखविण्यात आली नाही. तसेच केलेल्या अदायगीचे तपशील व दस्तावेज विभागाने उपलब्ध करून दिले नाहीत. कारण विभागाने माहे डिसेंबर, २००९ च्या मासिक लेख्यांसोबत सादर केलेल्या विविध प्रपत्रांवरुन असे निदर्शनास आले की, हा खर्च "२२१६ - राजभवनाचे सर्व्हीस चार्जेस" या शिर्षाखाली नोंदविण्यात आला. परंतु या पृष्ठ्यर्थ दस्तावेज नसल्यामुळे ही रक्कम लेखांकीत करण्यात आली नाही. परिणामी या शासकीय रक्कमेची अफरातफर झाल्याचा संशय टाळता येत नाही. तसेच अधीक्षक अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम मंडळ, नागपूर यांनी रु.४२.०० लक्ष एवढ्या रकमेची अफरातफर झाल्याचे माहे जून,२०१३ मध्ये मान्य केले, असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या लेखापरिक्षणात नोंदविलेले आहेत.

प्रस्तुत प्रकरणी जबाबदार असलेल्या अधिकाऱ्यांचे सार्वजनिक बांधकाम विभाग क्र.एस-९२/२०१३/प्र.क्र.१३५/सेवा-६(क), दि. १० डिसेंबर २०१४ रोजीच्या पत्रान्वये मुख्य अभियंता, नागपूर यांचेकडून मागविण्यात आलेले दोषारोप पत्र शासनास दि. ३१ मार्च २०१५ रोजी प्राप्त झाले असून त्याची छाननी करून या प्रकरणी जबाबदार अधिकारी श्री. टी. पी. राठोड, उप विभागीय अभियंता यांचेविरुद्ध दि. २५ फेब्रुवारी २०१६ रोजी विभागीय चौकशीची कार्यवाही सुरू करण्यात आल्याचे विभागाने त्यांच्या लेखी ज्ञापनात नमूद केले आहे.

साक्षी दरम्यान समितीच्या असेही निदर्शनास आले की, माहे डिसेंबर,२००९ या आर्थिक वर्षात ही अनियमितता लक्षात आल्यानंतर महालेखाकारांनी सन २०१३ मध्ये आक्षेप नोंदवेपर्यंत या बाबीची शासनस्तरावरुन कोणतीही दखल घेण्यात आली नाही. माहे जून,२०१४ मध्ये शासनाने श्री.टी.पी.राठोड, तत्कालिन उपविभागीय अभियंता यांचेविरुद्ध विभागीय चौकशी सुरू करून त्यास माहे डिसेंबर,२०१५ मध्ये सामान्य प्रशासन विभागाची मान्यता प्राप्त झाल्यानंतर श्री.राठोड यांचेकडून लेखी खुलासा मागविण्यात आला असता माहे मे,२०१६ मध्ये त्यांचा खुलासा प्राप्त झाला असून विभागीय चौकशीची पुढील कार्यवाही सुरू असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींकडून साक्षी दरम्यान सांगण्यात आले. वास्तविक विभागाच्या अंतर्गत लेखापरिक्षणात (Internal Audit) चालू खर्चा पृष्ठ्यर्थ कोणताही तपशील, व्हॉऊचर्स व देयके सादर न केल्यामुळे या नोंदी प्रलंबित ठेवल्यानंतर महालेखाकारांनी याबाबत आक्षेप नोंदवेपर्यंत विभागाच्या स्तरावरुन लेखे नियमित करण्याबाबत कोणतीही कार्यवाही केल्याचे समितीला दिसून आले नाही. नोंदवहीतील रकमेची जुळवाजुळव होत नसताना ही बाब तपासणीसाठी व अंतिम निष्कर्षाप्रत येण्यासाठी शासनस्तरावरून इतका अमर्याद विलंब लागण्याचे कोणतेही कारण नव्हते. जो खर्च नोंदवहीत नोंदविलेला आहे त्याच्या पृष्ठ्यर्थ देयके अथवा व्हॉऊचर्स दाखल न केल्यामुळे प्रथमदर्शनी या रकमेबाबत गैरव्यवहार झाला असल्याची शंका घेण्यास पुर्ण वाव असतानाही गत ७ ते ८ वर्षे विभागाने यावर श्री.राठोड यांचा खुलासा घेण्यापलीकडे कोणतीही कार्यवाही केल्याचे समितीला दिसून आले नाही. सदरहु प्रकरणी शासनस्तरावरील ही कारवाई समितीला पटण्यासारखी नाही. श्री. राठोड हे माहे मार्च,२०१७ मध्ये निवृत्त झाले असून त्यांच्या सेवानिवृत्तीमध्ये कोणतीही अडचण निर्माण होवू नये या कारणास्तव विभागातील वरिष्ठ अधिकाऱ्यांनी विभागांतर्गत असलेल्या प्रस्थापित संबंधांमुळे अशाप्रकारे हा विलंब जाणूनबूजून केल्या असल्याची शक्यता देखील नाकारता येत नाही. अधीक्षक अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम मंडळ, नागपूर यांनी रु.४२.०० लक्ष रुपयांची अफरातफरी मान्य केली असतानाही श्री. राठोड यांचेविरुद्ध तात्काळ निलंबनाची कारवाई न करता त्यांची केवळ अकार्यकारी पदावर नियुक्ती करण्यात आली. परंतु कुठल्याही प्रकारचा फौजदारी गुन्हा संबंधितांवर दाखल करण्यात आला नाही. ही बाब संबंधीत अधिकाऱ्यांच्या हेतूबद्दल शंका घेणारी असून समितीस समर्थनीय वाटत नाही. तब्बल ७ वर्षानंतर श्री. राठोड यांचेकडून मागितलेला खुलासा सादर करताना श्री. राठोड यांनी सोबत सादर केलेल्या कागदपत्रांमध्ये खर्चाचा हिशोब दिलेला असून त्या पृष्ठ्यर्थ कागदपत्रे देखील सादर केलेली असून ती तपासण्याचे काम सुरू असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींकडून सांगण्यात आले.

श्री. राठोड यांनी गत ६ ते ७ वर्षे या खर्चाचा हिशोब व त्या पृष्ठ्यर्थ कुठलीही कागदपत्रे सादर न करता आता खुलाशासोबत सादर केलेला हिशोब व कागदपत्रे यांची सत्यता व विश्वासार्हता देखील तपासण्याची नितांत आवश्यकता आहे. श्री.राठोड हे ही कागदपत्रे आता दाखल करू शकतात तर गत ६ ते ७ वर्षांत त्यांनी ती या अगोदरच दाखल न करण्यामागील नेमके कारण काय आहे याची देखील चौकशी करण्यात यावी. प्रकरण मिटविण्यासाठी अशाप्रकारची कागदपत्रे आता मुद्दाम तयार करण्यात आली असल्याची शंका घेण्यास पुर्ण वाव आहे. समितीच्या असेही निदर्शनास आले की, एवढ्या एकाच प्रकरणात श्री.राठोड यांची अशाप्रकारची आक्षेपार्ह कार्यपद्धती नसून या अगोदर देखील काही प्रकरणांमध्ये त्यांचेवर वसुलीची कार्यवाही सुरू असल्याचे देखील विभागाने साक्षी दरम्यान निदर्शनास आणले. याचाच अर्थ श्री. राठोड यांची ही नियमित काम करण्याची पद्धत (Modus operandi) असून त्यांनी काम केलेल्या प्रत्येक ठिकाणी अशाप्रकारच्या अनियमितता उघडकीस आलेल्या आहेत. विभागाच्या अंतर्गत लेखापरिक्षणाच्या काही वर्षांनी महालेखाकारांनी लेखापरिक्षण केले त्या वर्षी देखील त्यांना व्हॉऊचर्स अथवा कोणतीही संयुक्तीक कागदपत्रे दाखविता आली नाहीत. तरीही आजमितीस विभागाने या प्रकरणी कोणतीही ठोस कारवाई केली नाही या मागील हितसंबंध, पार्श्वभूमी व कारणमिमांसा तपासण्यात यावी.

उपरोक्त सर्व घटनाक्रम पाहता या संपुर्ण प्रकरणाची सुरू असलेली चौकशी अत्यंत तातडीने, निःपक्षपाती व पारदर्शकपणे पूर्ण करावी. यात दोषी आढळलेल्या सर्व संबंधितांवर दंडात्मक तसेच वसुलीची कार्यवाही करावी व फौजदारी गुन्हे देखील दाखल करावेत. तसेच दरम्यानच्या काळात सेवानिवृत्त झालेल्या संबंधितांची सर्व देणी तोपर्यंत रोखून ठेवण्यात यावीत अशी समितीची शिफारस आहे. तसेच या प्रकरणात कारवाई करण्यास झालेल्या विलंबाबाबत जबाबदारी निश्चित करण्यात यावी व सर्व संबंधितांवर कठोर कारवाई करण्यात यावी व या संदर्भात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस दोन महिन्यांच्या आत कळवावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्रमांक ३.२ : ‘संशयास्पद अवास्तविक प्रदान’

अभिप्राय व शिफारशी :

कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग क्र.१, नागपूरच्या अभिलेखांच्या छाननीत (ऑक्टोबर, २०११) असे आढळले की, विभागाने “राज्य विधानमंडळाच्या डिसेंबर, २०१० मधील हिवाळी अधिवेशनासाठी कुटीर स्वच्छता, साफसफाई, धुणे आणि कुटीरांची देखरेख या कामांसाठी लावलेल्या कामगारांना” नगदी हजेरीपटावर हात पावतीद्वारे रोजंदारी म्हणून रु.१.४१ लक्ष अदा केले (नोव्हेंबर, २०१०), अशाप्रकारे कामाच्या प्रत्यक्ष निष्पादनापूर्वी मजुरीची अदायगी केल्यामुळे रु.१.४१ लक्ष अवास्तविक प्रदान झाले, असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या लेखापरिक्षणात नमूद केले आहेत. अधीक्षक अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम मंडळ, नागपूर यांनी हे मान्य केले व संबंधित अधिकाऱ्यांविरुद्ध विभागीय चौकशी सुरू केली.

विभागाने त्यांच्या लेखी उत्तरात या प्रकरणी जबाबदार म्हणून श्री. टी. पी. राठोड, उप विभागीय अभियंता व श्री. डी. एल. येलचटवार, निवृत्त स्थापत्य अभियांत्रिकी सहाय्यक यांचेविरुद्ध दोषारोप पत्र सादर करून विभागीय चौकशी सुरू करण्याचा प्रस्ताव सादर करण्यात आला असे नमूद केले आहे. तसेच AC, VKC यांचेकडून चौकशी करण्यात आली असून त्यामध्ये अधिकारी दोषी असल्याचे आढळून आले असून तसा अहवाल विभागाने शासनास सादर केला असल्याचा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

या परिच्छेदातील अतिशय गंभीर व आक्षेपार्ह बाब म्हणजे रु.१.४१ लक्षचे प्रदान ज्या तारखेस झाले होते त्याच्या पलिकडच्या तारखा व्हॉवचर्समध्ये होत्या. याचा अर्थ भविष्यात करण्यात येणाऱ्या कामाचे प्रदान आजच करण्यात आले. प्रदानाची ही अत्यंत गंभीर व आक्षेपार्ह कार्यपद्धती अवलंबिण्यात आली असताना याची कोणतीही दखल शासनस्तरावरून इतकी वर्षे घेण्यात न येणे, दरम्यानच्या कालावधीत त्यातील एक अधिकारी शासकीय सेवेतून सेवानिवृत्त देखील होणे व या प्रकरणी आजतागायत विभागीय चौकशी सुरू करण्यापलिकडे कोणतीही दंडात्मक अथवा फौजदारी स्वरुपाची कार्यवाही विभागाने आजतागायत केल्याचे दिसून येत नाही. याचा सरळ अर्थ अशा प्रकरणांमध्ये अन्य काही वरिष्ठ अधिकाऱ्यांचा देखील सहभाग असल्याची शक्यता नाकारता येत नाही याची देखील चौकशी होण्याची आवश्यकता आहे. सदर परिच्छेदात नमूद अधिकारी श्री.टी.पी.राठोड यांची आक्षेपार्ह कार्यपद्धती ही केवळ याच प्रकरणात नसून या अगोदरच्या (परिच्छेद क्रमांक ३.१ : 'शासकीय पैशांची संशयित अफरातफरी') प्रकरणात देखील यांच्यावर महालेखाकारांनी गंभीर आक्षेप नोंदविलेले असताना व अन्य एका प्रकरणात त्यांचेविरुद्ध वसुलीची देखील कार्यवाही सुरू असताना प्राथमिक स्तरावरुन हे सिद्ध होते की, या अधिकाऱ्याची ही काम करण्याची नियमित कार्यपद्धती (Modus operandi) असताना या सर्वच प्रकरणांचा एकत्रित विचार करता त्या अधिकाऱ्याविरुद्ध विभागाने कडक कार्यवाही करणे आवश्यक व अपेक्षित असताना सदरहू अधिकारी श्री.टी.पी.राठोड हे सेवानिवृत्त होईपर्यंत त्यांचेविरुद्ध निलंबनाची कार्यवाही शासनामार्फत करण्यात न येणे, वरिष्ठ अधिकाऱ्यांचे विभागांतर्गत असलेले प्रस्थापित संबंधांमुळेच अशाप्रकारे निर्णय घेण्यास मुद्दाम अमर्याद विलंब केला जाणे, या आक्षेपार्ह बाबी समितीच्या निदर्शनास आल्या. या दोन्ही प्रकरणांमध्ये १ महिन्याच्या आत निर्णय घेण्यात यावा व दोषींवर पुढील १५ दिवसांत म्हणजे दिनांक १५ ऑगस्ट २०१६ पूर्वी FIR दाखल करावा असे स्पष्ट निर्देश समितीने दिलेले असतानाही यासंदर्भात विभागाने अद्याप केलेली कारवाई समितीस कळविलेली नाही, ही देखील बाब गंभीर असून समितीचा अवमान करणारी आहे.

ही दोन्ही प्रकरणे श्री. टी. पी. राठोड यांचेशीच संबंधित असून दोन्ही विभागीय चौकशांमध्ये दोषारोप दाखल झालेली व्यक्ती ही एकच असल्यामुळे समितीला आश्वासित केल्याप्रमाणे परिच्छेद क्र.३.१ व ३.२ अंतर्गत प्रलंबित असलेली विभागीय चौकशी तातडीने पूर्ण करून सर्व संबंधितांवर दंडात्मक व वसुलीची कार्यवाही तात्काळ करण्यात यावी व त्यांचेविरुद्ध फौजदारी स्वरुपाचे गुन्हे देखील दाखल करण्यात यावेत. तसेच उपरोक्त दोन प्रकरणांव्यतिरिक्त यापुर्वी लगतच्या ज्या ठिकाणी श्री. राठोड यांची पोस्टींग होती तेथील कामकाजाची देखील चौकशी करण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे. तसेच हे संपुर्ण प्रकरण दडपण्यामागे अथवा कार्यवाहीस अमर्याद विलंब करणाऱ्या अधिकाऱ्यांवर देखील जबाबदारी निश्चित करून तातडीने कार्यवाही करण्यात यावी व केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस दोन महिन्यांच्या आत सादर करावी अशी समितीची शिफारस आहे.

(4) HB 1053 (Side 192 to 294) L—18

परिशिष्ट—अ

Confidential

Sangita Choure I. A & A. S

Pr. Accountant General

D.O.No. Report (ES)/Para 2.1.15/2013-14/495

Telephone No.: 022-2208 8900 • Fax No.: 022-2203 3018

E-mail: agauMaharashtra1@cag.gov.in Web: http://agmaha.nic.in

सत्यमेव जयते

प्रधान महालेखाकार (लेखापरीक्षा) - I, महाराष्ट्र

प्रतिष्ठा भवन 101, महर्षी कर्वे रोड, मुंबई - 400 020.

PRINCIPAL ACCOUNTANT GENERAL (Audit) - I, MAHARASHTRA

Pratishtha Bhavan, 101, M. K. Road, Mumbai- 400 020

Date :- 09.03.2017.

Subject:- Enquiry report of State PWD dated 16.10.2016 on Paragraph 2.1.15 on two-laning of Malkapur-Buldhana-Chikhali road SH 176 in Km 0/00 to 71/680 in Buldhana District on BOT basis under P-Form (Report of the Comptroller and Auditor General of India on Economic Sector for the year ended 31 March 2014).

Dear Sir

Reference is invited on the above paragraph which was discussed in PAC meeting on 26.09.2016. The PAC, during discussions had instructed the Public Works Department (PWD) to conduct an enquiry on the above paragraph on award of single tender and inclusion of third company M/s J.V. Kulkarni in the JV.

An enquiry was conducted by the PWD through Departmental Superintending Engineer (SE), Vigilance and Quality Control, Amravati, in which it was concluded that the there were no irregularities found in award of work as well as inclusion of one more company M/s J.V. Kulkarni. The PAC, in its meeting held on 28.02.2017 discussed the Enquiry Report submitted by PWD and decided to seek a Report from the Pr. Accountant General Office on the Enquiry Report.

As per extant procedures, the Honourable PAC decides upon the paragraphs featuring in the C&AG's Audit Reports and give their recommendations. In this case, since PAC has requested the Principal Accountant General to examine the Enquiry Report, the same has been done as requested for.

After going through the enquiry report submitted by the PWD and based on the documentary evidence available in this office the remarks of this office are enclosed herewith.

With Regards

Yours sincerely,

Sangita Choure

(Sangita Choure)

Shri. Gopaldas Agrawal.
Chairman,
Public Accounts Committee.
Vidhan Bhavan, Mumbai-400 032

Received from Hon. Chairman

10.3.17

Remarks of Pr. Accountant General office on Enquiry Report of PWD on Paragraph 2.1.15 on two-laning of Malkapur-Buldhana-Chikhali road SH 176 in Km 0/00 to 71/680 in Buldhana District on BOT basis under P-Form (Report of the Comptroller and Auditor General of India on Economic Sector for the year ended 31 March 2014).

1. The original/first tender was invited on 1.10.2005. Since there was no response, the second tender was invited on 31.12.2005, without doing any changes or updating the estimated cost of Rs. 38.75 crore.

2. Evaluation of financial bid was enclosed with the enquiry report however, evaluation of technical bid of BUCC and NBCC has not been enclosed with the enquiry report which should have been enclosed for the benefit of the PAC to ascertain the technical capabilities of the NBCC to execute the work.

3. As stated in enquiry report, tender of BUCCS and NBCC (JV) was accepted by the Government on 28.07.2006 in view of CVC guidelines 2005 and in support a reference was also made to the Ministry of Shipping Road Transport and Highways letters dated 27.04.2008 and 13.01.2009. However, detailed justification in support for accepting single tender indicating the importance of the work was not enclosed with enquiry report.

4. The first MOU between BUCCS and NBCC was executed in May 2006 in which NBCC was referred to as Lead Technical Member being Member 1 and BUCC was referred as Lead Financial Member being Member 2. After acceptance of JV by GoM in July 2006, it was noticed that M/s J.V. Kulkarni was also included in the work and a revised JV executed between BUCCS, NBCC and M/s J.V. Kulkarni on January 2007. As per the revised J.V, the BUCCS awarded the work to NBCC and M/s J.V. Kulkarni to the extent of 36 and 64 per cent respectively. The BUCCS which was referred to as Lead Financial Member being Member 2 in the first MOU was made Lead Member in the revised JV and referred as Party No. 1 and all the rights were assigned to BUCCS, as seen from the revised JV clauses which are as under.

"**Clause 5:** In the consideration of the execution of completion of the said works, the Party no. 1 does hereby agree that the Party no.1 will pay to Party no. 2 (NBCC) and Party no. 3 (J.V.Kulkarni) the respective amount for the work actually done by it as per the revised District Schedule Rates dated 01/06/2006 for the above said contract.

Clause 20: It is also agreed that Party no. 1 can terminate the work allotted to Party no. 2 and Party no. 3 for the construction of road.

Clause 21: That is made clear and agreed that Party no.2 and 3 are not having any right share in toll amount or not having any control over the toll which will be collected by the Party no.1. Party no.1 is having whole right to collect the amount of toll and control over it.

Clause 23: That it is made clear that, Party no. 2 & 3 has not any right to sign any correspondence on behalf of Party no.1. The Party no.1 is the only signatory authority in any correspondence or any communication with PWD or any other Government office.

Clause 26: Party no.1 has liberty to enter in any type of agreement with any anybody for set up, for finance without consent of party no.2 & 3. The party no.2 and party no.3 has not any right to obstruct or intervene in the same agreement only party no. 1 is eligible to claim his right in respect of the work and for that party no.1 console and can be sued."

The above clauses in the revised JV indicate that there was no virtually joint venture as such between BUCCS and NBCC after execution of the revised JV. It can be concluded that the first MOU was executed to win the bid for the Concession Agreement (CA) and after obtaining the CA, all the rights were taken over by the BUCCS in the revised JV executed between BUCCS, NBCC and M/s J.V. Kulkarni. The NBCC, which was the Lead Technical Member in first MOU based on which the tender was accepted by the Government remained a subcontractor in revised JV, having no rights in toll collection, profit sharing and decision making.

It is also pertinent to note that the revised JV was not sent to the Government for approval.

Thus, it is felt that the Revised JV substantially altered the rights and liabilities of the original JV which had approval of the GoM, and was thus irregular.

The PWD's contention now to the PAC that there were no irregularities in the revision made is therefore unacceptable.

Further, whether this can be called as an enquiry report is also a debatable issue as only examination of documents were carried out and nothing has been mentioned in the enquiry report regarding cross examination of officials and recording their statements who were in charge at that time.

Sangita Choure

Principal Accountant General (Audit-I)

प्रपत्र "अ"

विभागाकडून प्राप्त झालेली व लोकलेखा समिती कक्षात उपलब्ध असलेली माहिती खालीलप्रमाणे आहे :-

अ.क्र.	विषय	अहवालातील पृष्ठ क्रमांक
१	२०० मि.मि.रस्त्यांच्या जाडीबाबत विभागाने दिलेली माहिती	पृष्ठ क्र. ५४
२	भुयारी मार्गाच्या उर्वरित कामांच्या सद्यस्थिती बाबत विभागाकडून प्राप्त झालेली माहिती.	पृष्ठ क्र. ५७
३	कामांचे सदोष कार्यान्वयन झाले तेथे सुधारणात्मक उपाययोजना करण्यात येत असल्याची नोंद ठेवणारे योग्य दस्तऐवजांची IIT गुण नियंत्रक यांच्याकडून गुणवत्ता नियंत्रण करुन घेण्यात आल्याची विभागाकडून प्राप्त झालेली माहिती.	पृष्ठ क्र. ५८

४	विभागाकडे जतन केलेला रेकॉर्ड महालेखाकार यांच्याकडे सादर करण्याबाबत विभागीय सचिवांनी समितीस आश्वासित केले होते त्या माहितीची प्रत.	पृष्ठ क्र. ५८
५	दिनांक १८ जुलै,२०१६ रोजीच्या विभागीय चौकशीच्या आदेशासंदर्भातील विभागाकडून समितीस प्राप्त झालेली माहिती	पृष्ठ क्र.६०
६	लोएस्ट बीडरशी वाटाघाटी करुन व्हीजीएफ चा अमाऊंट कमी करण्यात आला याबाबतची विभागाकडून प्राप्त झालेली माहिती.	पृष्ठ क्र. ६४
७	रुपये १९ कोटी देण्याबाबत विभागाने जी शिफारस केली त्याबाबतची नोटींगची विभागाकडून समितीस प्राप्त झालेली प्रत	पृष्ठ क्र. ६९
८	वाडा-भिवंडी रस्ता आणि मनोर-वाडा चौपदरीकरणा संदर्भात असलेल्या अटींबाबत विभागाने दिलेल्या उत्तराच्या मराठी अनुवादाची प्रत.	पृष्ठ क्र. ७०

९	अलिबाग-पेण-खोपोली रस्त्याच्या कामात मोठया प्रमाणात असलेल्या त्रुटी या ज्या अधिकाऱ्यांच्यामुळे निर्माण झाल्या आहेत त्यांच्यावर जबाबदारी निश्चित करुन केलेली कार्यवाहीची माहितीची प्रत.	पृष्ठ क्र.८३
१०	कार्यकारी अभियंत्याने सिंगल टेंडरला मान्यता दिल्याच्या नोटींगची प्रत	पृष्ठ क्र. ८३
११	एमबीसी प्रकल्पात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने वार्षिक दुरुस्ती आणि नुतनीकरणाचा खर्च १ ते ६ टक्के विचारात घेतला. त्याऐवजी कंत्राटदाराने तो २ आणि १६ टक्के विचारात घेतला होता याबाबत सर्वंकष चौकशी करुन समितीस पाठविलेल्या माहितीची प्रत.	पृष्ठ क्र. ८५
१२	परिच्छेद क्र. २.१.१६.५ या संदर्भात विभागाने दिलेल्या उत्तरात नमूद केल्याप्रमाणे दिनांक ३१/७/२०१४ नुसार यापुढील प्रकल्प नमुना सवलत करारानुसार हाती घेण्याचे निर्देश दिले त्या निर्देशाची विभागाने समितीकडे पाठविलेली प्रत.	पृष्ठ क्र. ८९

(4) HB 1053 (Side 192 to 294) L—18

परिशिष्ट–ब

मंगळवार, दिनांक १४ जून २०१६

लोकलेखा समिती

समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक १४ जून, २०१६ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी १२-०० वाजता सुरू होऊन दुपारी १-२० वाजता स्थगित झाली.

उपस्थिती

समिती प्रमुख

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स.तथा समिती प्रमुख

सदस्य

(२) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(३) डॉ. अनिल बोंडे, वि.स.स.

(४) श्री. संजय केळकर, वि.स.स.

(५) श्री. वैभव नाईक, वि.स.स.

(६) श्री. सुरेश गोरे, वि.स.स.

(७) श्री. माणिकराव ठाकरे, वि.प.स.

(८) श्री. संजय दत्त, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव

(२) श्री. श्री. चुं. श्रीरंगम, उप सचिव तथा नि.अ.

(३) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव

निमंत्रित :-

महालेखाकार यांचे कार्यालय

(१) श्रीमती ए. एस. लक्ष्मी, प्रधान महालेखाकार, मुंबई

(२) श्री. शिवराज धुप्पे, उप महालेखाकार

वित्त विभाग, मंत्रालय, मुंबई

श्रीमती वंदना कृष्णा, प्रधान सचिव, वित्त विभाग

विभागीय प्रतिनिधी :-

सार्वजनिक बांधकाम विभाग :

(१) श्री.तामसेकर, सचिव (बांधकामे)

(२) श्री. चं. प्र. जोशी, सचिव (बांधकामे)

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१३-२०१४ या वर्षाच्या आर्थिक क्षेत्र अहवालावरील परिच्छेद क्र.२.१, ३.१, ३.२ यासंदर्भात सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग व विभागीय प्रतिनिधी यांची साक्ष घेतली.

सोमवार, दिनांक २७ जुन २०१६

लोकलेखा समिती

समितीची बैठक सोमवार, दिनांक २७ जून, २०१६ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी १२-०० वाजता सुरू होऊन दुपारी २-०५ वाजता स्थगित झाली.

उपस्थिती

समिती प्रमुख

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य

(२) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.

(३) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(४) डॉ. अनिल बोंडे, वि.स.स.

(५) श्री. सत्यजित पाटील-सरुडकर, वि.स.स.

(६) श्री. वैभव नाईक, वि.स.स.

(७) श्री. संजय दत्त, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव

(२) श्री. श्री. चुं. श्रीरंगम, उप सचिव तथा

(३) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव

निमंत्रित :-

महालेखाकार यांचे कार्यालय

श्रीमती ए. एस. लक्ष्मी, प्रधान महालेखाकार, मुंबई

वित्त विभाग, मंत्रालय, मुंबई

श्रीमती वंदना कृष्णा, प्रधान सचिव, वित्त विभाग

विभागीय प्रतिनिधी :-

सार्वजनिक बांधकाम विभाग :

(१) श्री. आशिषकुमार, प्रधान सचिव.

(२) श्री. तामसेकर, सचिव (बांधकामे).

(३) श्री. चं. प्र. जोशी, सचिव (बांधकामे).

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१३-२०१४ या वर्षाच्या आर्थिक क्षेत्र अहवालावरील परिच्छेद क्र.२.१, यासंदर्भात सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग व विभागीय प्रतिनिधी यांची साक्ष घेतली.

मंगळवार, दिनांक १२ जुलै २०१६

लोकलेखा समिती

समितीची बैठक सोमवार, दिनांक १२ जुलै, २०१६ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी १२-०० वाजता सुरू होऊन दुपारी २-०० वाजता स्थगित झाली.

उपस्थिती

समिती प्रमुख

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य

(२) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.

(३) श्री. नानाजी शामकुळे, वि.स.स.

(४) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(५) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(६) डॉ. अनिल बोंडे, वि.स.स.

(७) श्री. प्रशांत ठाकूर, वि.स.स.

(८) श्री.संजय केळकर, वि.स.स.

(९) श्री.वैभव नाईक, वि.स.स.

(१०) श्री.सुरेश गोरे, वि.स.स.

(११) श्री.वसंतराव चव्हाण, वि.स.स.

(१२) श्री.राजेश टोपे, वि.स.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव

(२) श्री. श्री. चुं. श्रीरंगम, उप सचिव तथा

(३) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव

निमंत्रित :-

महालेखाकार यांचे कार्यालय

श्री. शिवराज धुप्पे, उप महालेखाकार

वित्त विभाग, मंत्रालय, मुंबई

श्रीमती मिता राजीव लोचन, प्रधान सचिव, वित्त विभाग

विभागीय प्रतिनिधी :-

सार्वजनिक बांधकाम विभाग :

(१) श्री. आशिषकुमार सिंह, प्रधान सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग

(२) श्री. स. भ. तामसेकर, सचिव, (रस्ते), सार्वजनिक बांधकाम विभाग

(३) श्री. चं. प्र. जोशी, सचिव (बांधकामे), सार्वजनिक बांधकाम विभाग

(४) श्री. प्रवीण म. किडे, मुख्य अभियंता, पुणे

(५) श्री. अ. अ. वाणी, मुख्य अभियंता, मुंबई

(६) श्री. सी. व्ही. तुंगे, मुख्य अभियंता, अमरावती

(७) श्री. आर. आर. केडगे, मुख्य अभियंता, नाशिक

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१३-२०१४ या वर्षाच्या आर्थिक क्षेत्र अहवालावरील परिच्छेद क्र.२.१, यासंदर्भात सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग व विभागीय प्रतिनिधी यांची साक्ष घेतली.

गुरुवार, दिनांक ११ ऑगस्ट २०१६

लोकलेखा समिती

समितीची बैठक गुरुवार, दिनांक ११ ऑगस्ट, २०१७ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी १२-०० वाजता सुरू होऊन दुपारी २-२५ वाजता स्थगित झाली.

उपस्थिती

समिती प्रमुख

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य

(२) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.

(३) श्री. नानाजी शामकुळे, वि.स.स.

(४) श्री. हरिभाऊ जावळे, वि.स.स.

(५) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(६) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(७) डॉ. अनिल बोंडे, वि.स.स.

(८) श्री. प्रशांत ठाकूर, वि.स.स.

(९) श्री. संजय केळकर, वि.स.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव

(२) श्री. श्री. चुं. श्रीरंगम, उप सचिव तथा नि.अ.

(३) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव

(शा.म.मु.) एचबी १०५३-२१-(८००-७-२०१७)

निमंत्रित :-

महालेखाकार यांचे कार्यालय

श्री. शिवराज धुप्पे, उप महालेखाकार, मुंबई

वित्त विभाग, मंत्रालय, मुंबई

श्रीमती वंदना कृष्णा, प्रधान सचिव, वित्त विभाग

विभागीय प्रतिनिधी :-

सार्वजनिक बांधकाम विभाग :

(१) श्री. आशिषकुमार, प्रधान सचिव.

(२) श्री. तामसेकर, सचिव, (बांधकामे).

(३) श्री. चं. प्र. जोशी , सचिव (बांधकामे).

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१३-२०१४ या वर्षाच्या आर्थिक क्षेत्र अहवालावरील परिच्छेद क्र.२.१, यासंदर्भात सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग व विभागीय प्रतिनिधी यांची साक्ष घेतली.

सोमवार, दिनांक २६ सप्टेंबर २०१६

लोकलेखा समिती

समितीची बैठक सोमवार, दिनांक २६ सप्टेंबर २०१६ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी १२-०० वाजता सुरू होऊन सायंकाळी ४-२० वाजता स्थगित झाली.

उपस्थिती

समिती प्रमुख

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य

(२) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.

(३) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(४) श्रीमती माधुरी मिसाळ, वि.स.स.

(५) डॉ. अनिल बोंडे, वि.स.स.

(६) श्री. संजय केळकर, वि.स.स.

(७) श्री. वसंतराव चव्हाण, वि.स.स.

(८) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

(९) श्री. संजय दत्त, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव

(२) श्री. श्री. चुं. श्रीरंगम, उप सचिव तथा नि.अ.

(३) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव.

निमंत्रित :-

महालेखाकार यांचे कार्यालय

श्रीमती संगिता चौरे, प्रधान महालेखाकार, मुंबई

वित्त विभाग, मंत्रालय, मुंबई

श्री. व्ही. गिरिराज, प्रधान सचिव, वित्त विभाग

विभागीय प्रतिनिधी :-

सार्वजनिक बांधकाम विभाग :

(१) श्री. आशिषकुमार, प्रधान सचिव.

(२) श्री. चं. प्र. जोशी, सचिव (बांधकामे).

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१३-२०१४ या वर्षाच्या आर्थिक क्षेत्र अहवालावरील परिच्छेद क्र.२.१, यासंदर्भात सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग व विभागीय प्रतिनिधी यांची साक्ष घेतली.

सोमवार, दिनांक १३ फेब्रुवारी २०१७

लोकलेखा समिती

समितीची बैठक सोमवार, दिनांक १३ फेब्रुवारी २०१७ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी २-३० वाजता सुरू होऊन सायंकाळी ३-१० वाजता स्थगित झाली.

उपस्थिती

समिती प्रमुख

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य

(२) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(३) श्री. संजय केळकर, वि.स.स.

(४) कालीदास कोळंबकर, वि.स.स.

(५) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

(६) श्री. संजय दत्त, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव

(२) श्री. श्री. चुं. श्रीरंगम, उप सचिव तथा नि.अ.

(३) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव

निमंत्रित :-

महालेखाकार यांचे कार्यालय

श्रीमती संगिता चौरे, प्रधान महालेखाकार, मुंबई

वित्त विभाग, मंत्रालय, मुंबई

श्रीमती सुजाता सौनिक, प्रधान सचिव, वित्त विभाग

विभागीय प्रतिनिधी :-

सार्वजनिक बांधकाम विभाग :

(१) श्री. आशिषकुमार, प्रधान सचिव.

(२) श्री. चं. प्र. जोशी, सचिव (बांधकामे).

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१३-२०१४ या वर्षाच्या आर्थिक क्षेत्र अहवालावरील परिच्छेद क्र.२.१, यासंदर्भात सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग व विभागीय प्रतिनिधी यांची साक्ष घेतली.

मंगळवार, दिनांक २८ फेब्रुवारी २०१७

लोकलेखा समिती

समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक २८ फेब्रुवारी २०१७ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी २-३० वाजता सुरू होऊन सायंकाळी ५-२० वाजता स्थगित झाली.

उपस्थिती

समिती प्रमुख

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य

(२) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.

(३) श्री. हरिभाऊ जावळे, वि.स.स

(४) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(५) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(६) श्री. वैभव नाईक, वि.स.स.

(७) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

(८) श्री. संजय दत्त, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव

(२) श्री. श्री. चुं. श्रीरंगम, उप सचिव तथा नि.अ.

(३) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव

निमंत्रित :-

महालेखाकार यांचे कार्यालय

श्रीमती संगिता चौरे, प्रधान महालेखाकार, मुंबई

वित्त विभाग, मंत्रालय, मुंबई

श्रीमती वंदना कृष्णा, प्रधान सचिव, वित्त विभाग

विभागीय प्रतिनिधी :-

सार्वजनिक बांधकाम विभाग :

(१) श्री. आशिषकुमार, प्रधान सचिव.

(२) श्री. चं. प्र. जोशी, सचिव (बांधकामे).

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१३-२०१४ या वर्षाच्या आर्थिक क्षेत्र अहवालावरील परिच्छेद क्र.२.१, यासंदर्भात सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग व विभागीय प्रतिनिधी यांची साक्ष घेतली.

शासकीय मध्यवर्ती मुद्रणालय, मुंबई