लोकलेखा समिती

(२०१७-२०१८)

(तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा)

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१२-२०१३ च्या आर्थिक क्षेत्र अहवालामधील सार्वजनिक बांधकाम विभागाशी संबंधित (परिच्छेद क्र. २.१) (परिच्छेद क्र. २.१.८.५ वगळून) यावरील

(भाग-१)

पंचेचाळीसावा अहवाल

(हा अहवाल विधानसभा / विधानपरिषद सभागृहास
दिनांक नोव्हेंबर, २०१८ रोजी सादर करण्यात आला)

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

एचबी १३५४—१

लोकलेखा समिती

(२०१७-२०१८)

(तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा)

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१२-२०१३ च्या आर्थिक क्षेत्र अहवालामधील सार्वजनिक बांधकाम विभागाशी संबंधित (परिच्छेद क्र. २.१) (परिच्छेद २.१.८.५ वगळून) यावरील

(भाग-१)

पंचेचाळीसावा अहवाल

लोकलेखा समिती

२०१७-२०१८

समिती प्रमुख

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स.

सदस्य

(२) श्री. शिवाजीराव नाईक, वि.स.स.

(३) श्री. नानाजी शामकुळे, वि.स.स.

(४) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.

(५) श्री. सुधाकर देशमुख, वि.स.स.

(६) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(७) श्री. अतुल भातखळकर, वि.स.स.

(८) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(९) डॉ. सुनिल देशमुख, वि.स.स.

(१०) श्री. प्रशांत ठाकूर, वि.स.स.

(११) श्री. संजय केळकर, वि.स.स.

(१२) श्री. सुरेश **ऊर्फ** बाळुभाऊ धानोरकर, वि.स.स.

(१३) श्री. अजय चौधरी, वि.स.स.

(१४) श्री. शंभुराज देसाई, वि.स.स.

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

(१६) श्री. अब्दुल सत्तार अब्दुल नबी, वि.स.स.

(१७) प्रा. विरेंद्र जगताप, वि.स.स.

(१८) श्री. दिलीप वळसे-पाटील, वि.स.स.

(१९) श्री. जयंत पाटील, वि.स.स.

(२०) श्री. राजेश टोपे, वि.स.स.

*(२१) श्री. विजय ऊर्फ भाई गिरकर, वि.प.स.

(२२) श्री. रविंद्र फाटक, वि.प.स.

**(२३) श्री. हेमंत टकले, वि.प.स.

(२३अ) श्री. विक्रम काळे, वि.प.स.

***(२४) श्री. अमरसिंह पंडित, वि.प.स.

(२५) श्री. अशोक **ऊर्फ** भाई जगताप, वि.प.स.

निमंत्रित

****(२६) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

सदरहू समिती दिनांक २४ ऑगस्ट, २०१७ रोजी विधानसभा व दिनांक ६ सप्टेंबर, २०१७ रोजी विधानपरिषद सदस्यांच्या नामनिर्देशनाद्वारे गठित करण्यात आली.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) डॉ. अनंत कळसे, प्रधान सचिव.

(२) श्री. यु. के. चव्हाण, सचिव (EM).

(३) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव.

(४) श्री. अ.चां.कोल्हे, उप सचिव तथा नि.अ.

(५) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव.

(६) श्री. विनोद राठोड, कक्ष अधिकारी.

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

*** श्री. विजय** उर्फ **भाई गिरकर, वि.प.स यांची दिनांक २७ जुलै, २०१८ रोजी विधानपरिषदेच्या सदस्यत्वाची मुदत संपल्यामुळे रिक्त झालेल्या जागेवर मा. सभापती, विधानपरिषद यांनी श्री. विजय** उर्फ **भाई गिरकर, वि.प.स यांची पुन्हा दिनांक ५ सप्टेंबर, २०१८ रोजी समिती सदस्य म्हणून नामनियुक्ती केली.**

**** श्री. हेमंत टकले, वि.प.स. यांनी आपल्या समिती सदस्य पदाचा राजीनामा दिल्याने रिक्त झालेल्या जागेवर श्री.विक्रम काळे, वि.प.स. यांची मा.सभापती, महाराष्ट्र विधानपरिषद यांनी दिनांक १९ डिसेंबर, २०१७ रोजी समिती सदस्य म्हणून नामनियुक्ती केली.**

***** श्री.अमरसिंह पंडित, वि.प.स. यांची दिनांक २७ जुलै, २०१८ रोजी विधानपरिषदेच्या सदस्यत्वाची मुदत संपल्यामुळे जागा रिक्त झाली.**

****** श्री.जयंत पाटील, वि.प.स. यांची मा. सभापती, विधानपरिषद यांनी निमंत्रित समिती सदस्य म्हणून दिनांक ६ सप्टेंबर, २०१७ रोजी नामनियुक्ती केली होती. दिनांक २७ जुलै, २०१८ रोजी विधानपरिषदेच्या सदस्यत्वाची मुदत संपल्यामुळे त्यांची निमंत्रित समिती सदस्यत्वाची नियुक्ती संपुष्टात आली होती. ते विधानपरिषद सदस्य म्हणून पुन्हा निवडून आल्यामुळे मा. सभापती, विधानपरिषद यांनी श्री. जयंत पाटील, वि.प.स. यांची दिनांक ५ सप्टेंबर, २०१८ रोजी समिती सदस्य म्हणून रिक्त जागेवर नामनियुक्ती केली.**

प्रस्तावना

मी, लोकलेखा समितीचा समिती प्रमुख, समितीने अहवाल सादर करण्याचा अधिकार दिल्यावरुन भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१२- २०१३ च्या आर्थिक क्षेत्र अहवालामधील सार्वजनिक बांधकाम विभागाशी संबंधीत (परिच्छेद क्र. २.१) (परिच्छेद क्र. २.१.८.५ वगळून) यावर विचार करून लोकलेखा समितीचा **पंचेचाळीसावा** अहवाल सादर करीत आहे.

समितीने दिनांक ६ व १४ फेब्रुवारी आणि दिनांक १० एप्रिल, २०१८ रोजी प्रधान सचिव, सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग व इतर विभागीय प्रतिनिधी यांची साक्ष विधानभवन, मुंबई येथे घेण्यात आली.

प्रधान महालेखाकार, लेखापरीक्षा-एक महाराष्ट्र, मुंबई 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 समितीसमोर साक्ष देऊन समितीला सहकार्य केले त्याबद्दल समिती त्यांचेदेखील 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 आहेत. समितीच्या झालेल्या बैठकांचे संक्षिप्त कार्यवृत्त परिशिष्ट " ब " मध्ये देण्यात आलेले आहे.

समितीने दिनांक २४ ऑक्टोबर, २०१८ रोजीच्या बैठकीत प्रारुप अहवाल विचारात घेतला व त्यातील शिफारशींवर सुधारणा सुचवून प्रारुप अहवालाला मान्यता दिली.

विधान भवन,
मुंबई/नागपूर,
दिनांक २४ ऑक्टोबर २०१८.

गोपालदास अग्रवाल,
समिती प्रमुख,
लोकलेखा समिती.

अनुक्रमणिका

अ.क्र. (१)	विभाग व तपशील (२)	पृष्ठ क्रमांक (३)
	प्रस्तावना	(पाच)
(१)	**सार्वजनिक बांधकाम विभाग**	१
	(परिच्छेद क्र. २.१)	२
	परिच्छेद क्र. २.१.८.५—सदरहू परिच्छेद लोकलेखा समितीसमोर प्रलंबित असून यासंदर्भातील अहवाल स्वतंत्ररीत्या भाग-२ द्वारे पुढील अधिवेशनात सभागृहास सादर करण्यात येईल.	३७

सार्वजनिक बांधकाम विभाग

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१२-२०१३ या वर्षाच्या आर्थिक क्षेत्र अहवालातील **परिच्छेद क्र. २.१ "केंद्रीय मार्ग निधी, राष्ट्रीय कृषि एवम ग्रामीण विकास बँक (नाबार्ड) आणि तेराव्या वित्त आयोगाच्या निधी यातून केलेल्या मार्गाचे रूंदीकरण, बळकटीकरण आणि श्रेणीवाढ"** यासंदर्भात महालेखापरीक्षकांनी खालील अभिप्राय दिले आहेत.

परिच्छेद क्र. २.१

केंद्रीय मार्ग निधी, राष्ट्रीय कृषि एवम् ग्रामीण विकास बँक (नाबार्ड) आणि तेराव्या वित्त आयोगाच्या निधी यातून केलेल्या मार्गाचे रूंदीकरण, बळकटीकरण आणि श्रेणीवाढ.

१.१ राष्ट्राच्या सामाजिक-आर्थिक विकासाकरिता मार्ग, पूल आणि इमारती या मूळ पायाभूत सुविधा आहेत. भारत सरकार मार्ग आणि पूल यांच्या बांधकामाकरिता व परिरक्षणाकरिता केंद्रीय मार्ग निधी, राष्ट्रीय कृषि एवम् ग्रामीण विकास बँक आणि तेरावे वित्त आयोग यांच्या मार्फत निधीची तरतूद करून राज्य शासनास वित्तीय सहाय्य पुरविते.

२००८-१३ या कालावधीत या निधीतून निष्पादित केलेल्या कामांच्या कार्यसिद्धी लेखापरीक्षणात कामांच्या प्राथमिकतेनुसार कामे मंजूर न केल्याने कमकुवत नियोजन निदर्शनास आले. पूर्वी देण्यात आलेल्या अनुदानाबाबतचे उपाययोजन प्रमाणपत्र सादर न केल्यामुळे भारत सरकारद्वारे पुढे देण्यात येणाऱ्या अनुदानावर प्रतिकुल परिणाम झाला. वास्तविक खर्चापेक्षा जास्त निधीचे दावे करण्यात आले. राज्य शासनाद्वारे भारत सरकारला कळविण्यात आलेली कामांची स्थिती वास्तविक नव्हती. काम पूर्णतेसाठी विनिर्दिष्ट मुदतीचे पालन करण्यात आले नाही आणि कामांच्या मंजूर व्याप्तीत बदल करण्यात आले. कामांच्या निकृष्ट प्रतीच्या निष्पादनाची आणि विहित गुण नियंत्रण चाचणी न करण्याची प्रकरणे आढळली. कामांच्या प्रगतीवर संनियंत्रण अपर्याप्त होते. मुख्य निष्कर्ष खाली ठळकपणे दर्शविली आहेत.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालील प्रमाणे नमूद केले आहे.

१.२ केंद्राकडून जोपर्यंत कामे मंजूर होत नाहीत तोपर्यंत या कामांचे भौतिक व आर्थिक नियोजन करणे शक्य होत नाही. केंद्राच्या मंजुरीनंतर कामास अर्थसंकल्पात समाविष्ट करणे व सुरू करण्यास वेळ लागतो या प्रक्रियेमुळे या कामावर राज्य सरकारचे संनियंत्रण योग्य रीत्या होत नाही असे म्हणणे योग्य होणार नाही.

ठळक वैशिष्टे :

१९८१-२००१ च्या मार्ग विकास योजनेत अंतर्भूत असलेल्या २.७० लक्ष कि.मी. रस्ता लांबी बांधकामाच्या लक्ष्याविरूद्ध मार्च, २०१२ पर्यंत ३२ वर्षांचा कालावधी लोटल्यानंतरही २.४३ लक्ष्य कि.मी. एवढे लक्ष्य साध्य होऊ शकले. क्षेत्रीय कार्यालयांनी निष्पादनासाठी प्रस्तावित केलेला व केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत मंजुरीसाठी भारत सरकारकडे पाठविलेला, रस्ते बांधकामांचा अग्रक्रम महाराष्ट्र शासनाद्वारे वारंवार बदलण्यात आला.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालील प्रमाणे नमूद केले आहे.

मुद्देनिहाय सविस्तर उत्तर पुढील परिच्छेदात देण्यात आले आहे—

परिच्छेद २.१.६.१ आणि २.१.६.२ मध्ये सविस्तर उत्तर देण्यात आले आहे.

१.३ तेराव्या वित्त आयोगाअंतर्गत पूर्वी प्रदान करण्यात आलेल्या अनुदानाचे उपयोजन प्रमाणपत्र वेळेवर न सादर करण्यात आल्यामुळे भारत सरकारद्वारे देण्यात येणारे नंतरचे अनुदान प्रभावित झाले. चाचणी तपासणी केलेल्या २० विभागांत राज्य शासनाने केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत ५५ कामांवर रूपये २०८.३४ कोटीचा खर्च केला परंतु रु.२३५.११ कोटी रक्कमेचे उपयोजन प्रमाणपत्र देण्यात आले. परिणामी, भारत सरकारकडून रु.२६.७७ कोटी रक्कमेच्या निधीचे जादा दावे करण्यात आले.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे—

परिच्छेद २.१.६.३ आणि २.१.६.४ मध्ये सविस्तर उत्तर देण्यात आले आहे.

१.४ राज्य शासनाद्वारे भारत सरकारला कळविण्यात आलेल्या केंद्रीय मार्ग निधीतून करण्यात आलेल्या कामांची स्थिती वास्तविक नव्हती. राज्य शासनाद्वारे रु. १०.८० कोटी किंमतीवर मंजूर करण्यात आलेल्या तीन कामांचे पूर्णता प्रमाणपत्र भारत सरकारला सादर करण्यात आले, ही कामे लेखापरिक्षेद्वारा घेण्यात प्रत्यक्ष पडताळणीत अपूर्ण असल्याने दिसून आले.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे—

परिच्छेद २.१.८.३ मध्ये सविस्तर उत्तर देण्यात आले आहे.

१.५ कंत्राटदाराद्वारे प्राप्त करण्यात आलेल्या व निरनिराळ्या रस्ता सुधारणा कामासाठी उपयोगात आणलेल्या पुंत बिटुमनच्या दाव्यांवर कार्यान्वयन प्राधिकरणांनी पर्याप्त नियंत्रण ठेवले नाही. कंत्राटद्वारा मेसर्स. हिंदुस्थान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड कडून प्राप्त केले गेले असा दावा करण्यात आलेल्या व १८ कामांवर वापरण्यात आले असे प्रभारी अभियंत्याकडून प्रमाणित असलेल्या रु.६.३८ कोटी किंमतीचे १,६०३.९२ मे. टन बिटुमन संबंधीचे बीजके नंतर बनावटी असल्याचे आढळले.

निकृष्ट प्रतीची व गुण नियंत्रण चाचणी न करता कामे निष्पादित करण्यात आल्याची प्रकरणे आढळली. राज्य शासनाद्वारे कामांचे नियंत्रण कमकुवत होते.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे—

१.६ परिच्छेद २.१.८.६.२.१.१० आणि २.१.११ मध्ये सविस्तर उत्तर देण्यात आले आहे.

परिच्छेद क्र. २.१.१

प्रस्तावना :

१.७ महाराष्ट्र शासनाचे सार्वजनिक बांधकाम विभाग (सा.बां.वि.) हे रस्ते, पुल आणि इमारती यांचे बांधकाम आणि परिरक्षा याकरिता जबाबदार आहे. महाराष्ट्र राज्यातील रस्त्यांचा विकास मार्ग-विकास योजनेनुसार केला जात आहे. राज्यातील रस्ते आणि पुल यांचा विकास व परिरक्षा याकरिता भारत सरकार, केंद्रीय मार्ग निधी, राष्ट्रीय कृषि एवम् ग्रामीण विकास बँक (नाबार्ड) आणि तेरावे वित्त आयोग यातून आर्थिक सहाय्य देते.

भारत सरकारने रस्त्यांच्या विकासाकरिता डिझेल व पेट्रोल वर रू १ प्रति लीटर उपकर आकारून केंद्रीय निधी उभारण्याकरिता केंद्रीय मार्ग निधी अधिनियम, २००० अधिनियमित केले (डिसेंबर २०००). केंद्रीय मार्ग निधी (राज्य मार्ग) नियम, २००७ (के.मा.नि. अधिनियम, २००७) प्रमाणे निधि मार्ग परिवहन आणि राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालय, भारत सरकार यांचेकडे ग्रामीण रस्ते वगळून राज्य मार्गाचा विकास व परिरक्षा यासाठी ठेवला पाहिजे.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे—

१.८ केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत राज्यासाठी सदर उपकरातून नियमितपणे निधी उपलब्ध होत आहे.

वित्त मंत्रालय, भारत सरकारने तेराव्या वित्त आयोगाच्या (प्रदान काळ २०११-१५) शिफारशी संसूचित केल्या (मार्च आणि एप्रिल, २०११). या शिफारशीमध्ये इतर गोष्टीबरोबर, राज्य शासनांना, रस्ते आणि पुल यांच्या परिरक्षेसाठी आणि सुदूर क्षेत्रातील गावे जोडण्यासाठी रस्त्यांच्या विकासासाठी सहाय्यक अनुदान देण्याचा समावेश होता.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे—

१.९ १३ व्या वित्त आयोगातून रस्ते विकासासाठी महाराष्ट्र राज्यास एकूण रु.१५० कोटी निधी प्राप्त झाला होता.

भारत सरकारने राष्ट्रीय कृषि एवम् ग्रामीण विकास बँक (नाबार्ड) ग्रामीण क्षेत्रातील पायाभूत सुविधांच्या विकासासाठी ग्रामीण पायाभूत सुविधा विकास निधीची (ग्रा.पा.सु.वि.नि.) निर्मिती केली आहे.(१९९५-९६).

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालील प्रमाणे नमूद केले आहे.

१.१० नाबार्डमार्फत कर्जरूपाने रस्ते व पूल दुरुस्ती/बांधणीसाठी राज्यास निधी उपलब्ध होत आहे.

परिच्छेद क्र.२.१.२

संघटनात्मक संरचना :

१.११ सार्वजनिक बांधकाम विभागाची कामे मंत्रालय स्तरावर सचिव (मार्ग) आणि सचिव (इमारती) यांचेद्वारे नियंत्रित केली जातात. सार्वजनिक बांधकाम क्षेत्रातील विविध कामांचे कार्यान्वयन, आठ मुख्य अभियंत्यांच्या तांत्रिक नियंत्रणाखाली केले जाते. मुख्य अभियंत्यांना मंडळातील कामांची व्यवस्था व निष्पादनासाठी जबाबदार आहेत असे, मंडळांचे २३ प्रभारी अधीक्षक अभियंते सहाय्य करतात. अधीक्षक अभियंत्यांच्या अधीन असणारे कार्यकारी अभियंते विभागांचे प्रभारी असतात आणि कामांच्या निष्पादनासाठी जबाबदार असतात.

परिच्छेद क्र.२.१.३

लेखापरीक्षणाची उद्दिष्ट्ये :

१.१२ लेखापरीक्षणाची उद्दिष्ट्ये खालील बाबींचे मूल्यन करणे ही होती.

- रस्त्याची कामे याबाबतच्या नियोजनाच्या प्रकियेची पर्याप्तता व परिणामकारकता
- अर्थसंकल्पीय अंदाज व वित्तीय व्यवस्थापनाची पर्याप्तता व परिणामकारकता.
- रस्ता कामे निष्पादनातील कार्यक्षमता व मितव्ययिता आणि
- कामांचे संनियंत्रण व तपासणी याबाबतची पर्याप्तता व परिणामकारकता.

परिच्छेद क्र.२.१.४

लेखापरीक्षणाची कसोटी :

१.१३ लेखापरीक्षणाच्या कसोटया पुढील प्रमाणावरून निर्धारित केल्या गेल्या.

- महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम नियमपुस्तिका व महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम लेखा संहिता
- इंडियन रोड काँग्रेस विनिर्देश आणि मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाने विहित केलेले विनिर्देश
- केंद्रीय मार्ग निधी अधिनियम, २००० आणि केंद्रीय मार्ग निधी (राज्य मार्ग) नियम, २००७
- नाबार्ड योजनेअंतर्गत रस्ते व पूल प्रकल्पांसाठी मार्गदर्शक तत्त्वे
- तेराव्या वित्त आयोगाने शिफारस केल्याप्रमाणे, रस्ते व पूल यांच्या परिरक्षेसाठी, सहाय्यक अनुदान देण्यासाठी व त्यांच्या वापरासाठी मार्गदर्शक तत्त्वे आणि रस्ते व पूल यांच्या बांधकामासाठी व परिरक्षेसाठी भारत सरकार व महाराष्ट्र शासन यांनी निर्गमित केलेले आदेश.

परिच्छेद क्र.२.१.५

लेखापरीक्षणाची व्याप्ती आणि कार्यपद्धती :

१.१४ अभिलेख्यांची छाननी मार्च, २०१३ ते जुलै, २०१३ या कालावधीत सचिव (मार्ग), सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांच्या कार्यालयात करण्यात आली. आठपैकी सहा मुख्य अभियंते, अधीक्षक अभियंता, गुण नियंत्रण नागपूर यांचेसह तेवीस अधीक्षक अभियंत्यापैकी सहा अधीक्षक अभियंते

आणि २९ कार्यकारी अभियंते यादृच्छिक नमुना पद्धतीने निवडले गेले. कार्यसिद्धी लेखापरीक्षण करताना केंद्रीय मार्ग निधी, तेराव्या वित्त आयोगाद्वारे आर्थिक सहाय्य केलेले आणि राष्ट्रीय कृषी एवम् ग्रामीण विकास बँक (नाबार्ड) कडून ग्रामीण पायाभूत सुविधा विकास निधी कार्यक्रमांतर्गत कर्ज घेऊन, २००८-१३ या कालावधीत बांधलेले, श्रेणीवाढ केलेले, सुधारलेले आणि परिरक्षा केलेले रस्ते आणि पूल याचा तक्ता १ मध्ये दर्शविल्या प्रमाणे, लेखापरीक्षणात समावेश करण्यात आला.

तक्ता-१—राज्यात आणि निवडलेल्या सहा मंडळांद्वारे मंजूर केलेल्या व ज्यांची लेखापरीक्षा तपासणीसाठी निवड झाली आहे अशा कामांची संख्या व मूल्य—

निधीचा स्त्रोत	राज्यात मंजूर झालेली कामे		निवडलेल्या सहा मंडळात मंजूर झालेली कामे		लेखापरीक्षा तपासणीसाठी निवडलेली (कामे)		निवडीची टक्केवारी
	संख्या	रु. कोटीत	संख्या	रु.कोटीत	संख्या	रु. कोटीत	
कें.मा.नि.	२३७	१,२६३.५९	११९	६८८.७४	११९	६८८.७४	१००
वि.आ. XIII	९८३	१,०२३.२८	३०६	३१७.३२	३०६	३१७.३२	१००
नाबार्ड	३,८०४	३,२६०.९७	१,०२१	७१७.९५	१०३	१३०.५०	१०

राष्ट्रीय कृषी एवम् ग्रामीण विकास बँक (नाबार्ड) ची कामे यादृच्छिक नमुना पद्धतीने निवडल्या गेली. सचिव (मार्ग),सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांचेबरोबर दिनांक २६ एप्रिल २०१३ रोजी प्रवेश परिषद चे आयोजन करण्यात आले होते ज्यामध्ये लेखापरीक्षणाची उद्दिष्ट्ये आणि कसोटी यावर चर्चा करण्यात आली. सचिव (मार्ग), सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांचे बरोबर दिनांक २८ ऑक्टोबर २०१३ रोजी निर्गमन परिषदेचे आयोजन करण्यात आले ज्यामध्ये लेखापरीक्षणाच्या निष्कर्षावर चर्चा करण्यात आली. निर्गमन परिषदेदरम्यान सचिव (मार्ग) सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांनी सादर केलेली उत्तरे आणि माहिती अहवालात योग्य ठिकाणी समाविष्ट करण्यात आली.

परिच्छेद क्र. २.१.६ नियोजन :

१.१५ योग्य नियोजनात विविध दृष्टीकोनातून विचार केला जातो आणि त्यामुळे प्रक्रियेतील संभाव्य समस्या जाणण्याकरीता मदत होते. सुटलेल्या रस्त्याची जोडणी, गावे व सुदूर क्षेत्र याचेशी रस्तेजोडणी वाढविणे आणि शास्त्रशुद्ध पद्धतीने रस्ते बांधणे सुकर होणे या गोष्टींचा समावेश असणाऱ्या या एका व्यापक मार्ग नियोजनाची आवश्यकता होती. नियोजनाच्या प्रक्रियेच्या लेखापरीक्षा छाननीत पुढील बाबी उघडकीस आल्या.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालील प्रमाणे नमूद केले आहे.

१.१६ सविस्तर स्पष्टीकरणे परिच्छेदनिहाय खालीलप्रमाणे आहेत—

परिच्छेद क्रमांक २.१.६.१

मार्ग विकास योजना :

१.१७ महाराष्ट्र राज्याकरिता १९८१-२००१ या कालावधीसाठी मार्ग विकास योजना (मा.वि.यो.) सप्टेंबर, १९८६ मध्ये मंजूर करण्यात आली आणि डिसेंबर, १९९७ मध्ये ती सुधारित करण्यात आली. मार्ग विकास योजनेची महत्त्वाची उद्दिष्ट्ये पुढीलप्रमाणे होती—

- जिल्हा मुख्यालये, उप विभागीय मुख्यालये, मुख्य औद्योगिक केंद्रे इत्यादींच्या उपयोगाकरिता राज्य महामार्गांचा विस्तार.
- १५०० आणि त्यापेक्षा जास्त लोकसंख्या असणारी गांवे आणि नगरे मुख्य जिल्हा मार्गांना जोडणे.
- १०००-१५०० या मर्यादेत लोकसंख्या असणारी गांवे इतर जिल्हा मार्गांना जोडणे आणि
- १०० च्या वर लोकसंख्या असणारी गांवे कमीत कमी एका सर्व हवामानात सुरू असणाऱ्या रस्त्याने जोडणे.

लक्ष्य आणि साध्य :

मार्ग विकास योजने अंतर्गत (१९८१-२००१) महाराष्ट्र शासनाने १९८१ ते २००१ या कालावधीत २,७०,०१० कि.मी. लांबीचे रस्ते बांधण्याचे लक्ष्य ठेवले होते. परंतु विभागाने १९८१-२००१ च्या मार्ग विकास योजनेप्रमाणे रस्त्याच्या लांबीचे लक्ष्य साध्य करण्याकरिता वार्षिक लक्ष्य निर्धारित केले नव्हते वा वार्षिक योजना तयार केली नव्हती. मार्च, २००८ पर्यंत साध्य फक्त २,३५,५९५ कि.मी. होते (८७ टक्के) आणि मार्च, २०१२ पर्यंत ३२ वर्षांच्या कार्यान्वयनानंतर सुद्धा फक्त २,४२,९१९ कि.मी (९० टक्के) लांबीचे रस्ते बांधण्याचे काम होऊ शकले ज्याचा तपशील पुढील तक्ता क्र.२ मध्ये दर्शविला आहे. पुढील २० वर्षांची म्हणजे २००१ ते २०२१ साठी राज्य विकास योजना तयार करण्याकरिता महाराष्ट्र शासनाने (मार्च २००४) आदेश निर्गमित केले आणि त्यास एप्रिल २०१२ मध्ये म्हणजेच १९८१-२००१ च्या मार्ग विकास योजनेचा कालावधी संपल्यानंतर १२ वर्षांने मंजुरी प्रदान करण्यात आली.

तक्ता २ : मार्ग विकास योजना-लक्ष्य आणि साध्य :

(संख्या कि.मी. मध्ये)

क्षेत्र	लक्ष्य (१९८१-२००१)	मार्च २००८ पर्यंतचे साध्य (टक्के)	उर्वरित रस्ता लांबी (२००८-१२)	२००८-२०१२ मधील साध्य (टक्के)
अमरावती	३८,०२३	२४,३४६ (६४)	१३,६७७	४९२ (०४)
औरंगाबाद	५५,४३६	५२,२०९ (९४)	३,२२७	१,५२८ (४७)
कोकण	२७,६५५	२४,९३८ (९०)	२,७१७	१,२२१ (४५)
नागपूर	४३,१७१	३४,२९३ (७९)	८,८७८	२,६१८ (२९)
नाशिक	५०,६३७	४६,९८७ (९३)	३,६५०	२७७ (०८)
पुणे	५५,०८८	५२,८२२ (९६)	२,२६६	१,१८८ (५२)
एकूण	**२,७०,०१०**	**२,३५,५९५(८७)**	**३४,४१५**	**७,३२४ (२१)**

वरील तक्त्यावरून असेही आढळले की, २००८-१२ या कालावधीत ३४,४१५ कि.मी. या उर्वरित मार्ग लांबी विरूद्ध साध्य फक्त ७,३२४ कि.मी. (२१ टक्के) होते व त्यात अमरावती विभागातील साध्य सर्वात कमी (४ टक्के) होते.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे—

१.१८ सार्वजनिक बांधकाम विभागाने सन १९८१-२००१ करिता मार्ग विकास योजनेतंर्गत २,७०,११० कि.मी. लांबीचे रस्ते बांधण्याचे लक्ष्य ठेवले होते. या लांबीमध्ये राष्ट्रीय महामार्ग, राज्यमार्ग, प्रमुख जिल्हा मार्ग, इतर जिल्हा मार्ग, ग्रामीण मार्ग या सर्व दर्जांच्या रस्त्यांच्या लांबीचा समावेश होता. यापैकी राष्ट्रीय महामार्गाचे निधी व बांधकाम करण्याची जबाबदारी केंद्र शासनाची आहे. तसेच राज्यमार्ग, प्रमुख जिल्हा मार्ग यांची जबाबदारी ही सार्वजनिक बांधकाम विभागाची आहे. इतर जिल्हा मार्ग व ग्रामीण मार्ग यांची जबाबदारी जिल्हा परिषदेची आहे. सदर रस्त्यांकरिता निधीचे संभाव्य स्त्रोत, MoRTH मार्फत राष्ट्रीय महामार्गासाठी मिळणारा निधी, खाजगीकरण, केंद्रीय मार्ग निधी, राज्यस्तरीय योजना, नाबार्ड प्रधानमंत्री ग्राम सडक योजना, याव्यतिरिक्त मुख्यमंत्री ग्राम सडक योजना आहेत.

सन १९८१-२००१ या कालावधीमध्ये सर्व रस्त्यांकरिता २,७०,०१० कि.मी. इतके उद्दिष्ट ठेवण्यात आलेले होते. त्यापैंकी मार्च, २०१३ पर्यंत २,४३,१७२ कि.मी. लांबीचे म्हणजेच ९०.०६% इतके उद्दिष्ट साध्य झालेले आहे.

प्रमुख राज्यमार्ग, राज्य मार्ग व प्रमुख जिल्हामार्ग यांना सार्वजनिक बांधकाम विभागाद्वारे निधी उपलब्ध करून देण्यात येतो, ह्या रस्त्यांकरिता सन १९८१-२००१ मध्ये ८४,१९८ कि.मी. हे उद्दिष्ट ठेवण्यात आले होते. त्यापैंकी मार्च, २०१३ मध्ये ६७,५२२ कि.मी. म्हणजेच ८०.१९% इतके उद्दिष्ट साध्य करण्यात आलेले आहे.

तसेच सन २००१-२१ मध्ये या रस्त्यांकरिता ९४,७८३.४३ कि.मी. हे उद्दिष्ट ठेवण्यात आलेले आहे. त्यापैकी मार्च, २०१६ पर्यंत ८९,३५४ कि.मी. म्हणजेच ९४.२७% इतके उद्दिष्ट साध्य झालेले आहे.

याबाबत असे नमूद करण्यात येते की, २० वर्षाच्या रस्ते विकास योजनेची उद्दीष्ट्ये साध्य करताना उपलब्ध संसाधने (प्रामुख्याने निधी) वापरुन उद्दीष्टांच्या अधिकाधिक पूर्ततेचा प्रयत्न करण्यात येतो. वर नमूद केल्याप्रमाणे सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे २००१-२०२१ च्या उद्दीष्टांपैकी ९४.२७% उद्दीष्ट साध्य झालेले असून विविध स्त्रोतातील निधीच्या उपलब्धतेनुसार २०२१ पर्यंत निश्चितपणे १००% उद्दीष्ट गाठण्याचा प्रयत्न राहणार आहे.

सध्याची रस्ते विकास योजना ही स्थायी स्वरुपाची योजना नाही, तर त्यात केंद्र व राज्य शासनाच्या धोरणानुरुप काही आवश्यक बदल केले जातात. केंद्राने राज्यास ठरवून दिलेल्या उद्दीष्टांप्रमाणे जास्तीतजास्त प्रयत्न करून उद्दीष्ट गाठण्याचा प्रयत्न होतो. तथापि, निधी उपलब्धतेच्या मर्यादेमुळे रस्ते विकास योजनेचे उद्दिष्ट पूर्णतः साध्य करता येत नाही.

विभागास गेल्या १५ वर्षातील योजनांतर्गत निधीची मागणी व प्राप्त तरतूद यांचा तक्ता खाली सादर केला आहे. त्याप्रमाणे मर्यादित निधी उपलब्धतेमुळे रस्ते विकास योजना पूर्ण होऊ शकत नाही ही वस्तुस्थिती आहे.

(रुपये कोटीमध्ये)

अ.क्र.	वर्ष	मागणी	प्राप्त नियतव्यय	टक्केवारी (मागणीच्या अनुषंगाने प्राप्त)
१.	२००३-०४	१८१९	१०५०	५७.७२
२.	२००४-०५	२५४३	७२१	२८.३५
३.	२००५-०६	२७१६	११८४	४३.५९
४.	२००६-०७	१९९०	१४९०	७४.८७
५.	२००७-०८	२७१५	१७०५	६२.८०
६.	२००८-०९	३३४७	२५५३	७६.२८
७.	२००९-१०	४८९९	२९९०	६१.०३
८.	२०१०-११	७६७५	२५५१	३३.२४
९.	२०११-१२	६९७२	२५८६	३७.०९
१०.	२०१२-१३	५२५८	२९८६	५६.७९
११.	२०१३-१४	४६८८	२८३६	६०.४९
१२.	२०१४-१५	५१९४	२८३७	५४.६२
१३.	२०१५-१६	५७१७ (Revised Rs.४०१९)	३७००	६४.७२
१४.	२०१६-१७	७०१८	४३६९	६२.२५
१५.	२०१७-१८	१४८३६	७०००	४७.१८

परिच्छेद क्रमांक २.१.६.२ केंद्रीय मार्ग निधी कामाचे नियोजन :—

१.१९ केंद्रीय मार्ग निधी नियम,२००७ च्या नियम ५ (५) मध्ये अशी तरतूद आहे की, प्रकल्पांची निवड, राज्याचा समतोल विकास होण्याच्या दृष्टिकोनातून केदद्ध जावी. लेखापरीक्षेस असे आढळून आले की, जरी वर्ष २००९-१० मध्ये १३ जिल्ह्यांकरिता ४६ कामे मंजूर करण्यात आली तरी २०१०-११ मध्ये २२ जिल्ह्यांकरिता ५६ कामे मंजूर करण्यात आली. क्षेत्रिय कार्यालयांनी जरी केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत सुद्धा रस्ता कामे प्रस्तावित केली असली तरी २००९-१३ या कालावधीत सात जिल्ह्यांमध्ये एकही काम मंजूर करण्यात आले नाही. २००८-१३ या कालावधीत एकूण मंजूर निधीच्या ४७ टक्के निधी राज्याच्या ३३ जिल्ह्यांपैकी केवळ सात जिल्ह्यांमध्ये वाटण्यात आला होता (परिशिष्ट, २.१.१) याप्रकारे समतोल विकासाचे उद्देश्य साध्य करण्यात आले नाही.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१.२० सार्वजनिक बांधकाम विभागामार्फत केंद्रीय मार्ग निधी ही १००% केंद्र पुरस्कृत योजना राबविली जाते. पेट्रोल व डिझेलच्या विक्रीतून केंद्र शासनास प्राप्त होणाऱ्या कराच्या रकमेतील काही रक्कम केंद्रीय मार्ग निधी अधिनियमानुसार विविध राज्यातील राज्य मार्ग व प्रमुख जिल्हा मार्ग यांच्या सुधारणेसाठी राखीव ठेवण्यात येते. या योजनेअंतर्गत राज्यातील कामे प्रस्तावित करताना जिल्हानिहाय कामे प्रस्तावित न करता ती निकडीनुसार प्रस्तावित करण्यात येतात. तसेच राज्य शासनाने केंद्र शासनाकडे प्रस्तावित केलेल्या कामांना मान्यता देण्याचे संपूर्ण अधिकार केंद्रीय भूपृष्ठ व परिवहन मंत्रालय, केंद्र शासन यांना असल्याने राज्यनिहाय प्राप्त होणाऱ्या निधीतून सर्वच कामे मंजूर होणे अशक्य असते. त्यामुळे केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत केंद्र शासनाकडे प्रस्तावित कामे ही सर्वच मंजूर होत नसून ती क्रमशः मंजूर होतात.

केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत क्षेत्रिय अधिकाऱ्यांनी प्रस्तावित केलेली कामे देखील निकडीची होती. तथापि, संबंधित लोकप्रतिनिधी यांनी स्थानिक जनतेच्या निकडीच्या मागणीनुसार कामे प्रस्तावित केल्यानुसार त्या कामांना प्राधान्य देण्यात आले. एकंदरीत क्षेत्रिय कार्यालय व स्थानिक लोकप्रतिनिधींनी प्रस्तावित केलेली सर्व कामे आवश्यक होती.

तसेच सन २०११-१३ या आर्थिक वर्षात राज्य शासनामार्फत केंद्र शासनाकडे केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत प्रस्ताव सादर करण्यात आले होते. परंतु त्यास मान्यता मिळालेली नाही.

परिच्छेद क्रमांक २.१.६.३ तेरावा वित्त आयोगाच्या कामांचे नियोजन.

१.२१ आर्थिक विकासाकरिता, रस्ते पायाभूत सुविधांचे महत्त्व ओळखून, वित्त मंत्रालय, व्यय विभाग, वित्त आयोग विभाग, भारत सरकारने वित्त आयोग-XIII च्या शिफारशींच्या २०११-१५ या प्रदान कालावधीच्या कार्यान्वयनाकरिता मार्गदर्शक तत्वे निर्गमित केली. (मार्च २०११)

या मार्गदर्शक तत्वांनुसार महाराष्ट्र शासनाने, २०११-१२ ते २०१४-१५ या कालावधीत, अनुदान जुलै महिन्यात एकाच वार्षिक हप्त्यात देता येऊ शकेल या उद्देशाने, कामाच्या योजना मंजूर करण्याकरिता व अर्थसंकल्प व वित्त लेखे प्रत्येक वर्षी जून महिन्याच्या पहिल्या आठवड्यातपर्यंत वित्त मंत्रालयाला सादर करण्याची निश्चिती करण्यासाठी मुख्य सचिव प्रमुखपदी असलेली एक उच्चस्तरीय संनियंत्रण समिती गठीत केली. रस्त्यांच्या परिरक्षेची कामे, जशी खडी व डांबर टाकून नुतनीकरण, बळकटीकरण व डांबरीकरण आणि इतर रस्ता सुधार कामे या कार्यक्रमांतर्गत करावयाची होती. मंजूर झालेली कामे त्याच वित्तीय वर्षात पूर्ण करावयाची होती.

महाराष्ट्र शासनाने प्रादेशिक कार्यालयांना २०११-१५ या चार वर्षाच्या कार्ययोजना तयार करण्यासाठी कामांचे प्रस्ताव सादर करण्याचे आदेश दिले (ऑगस्ट, २०११) उच्चस्तरीय संनियंत्रण समितीने २०११-१२ आणि २०१२-१३ या वर्षाच्या वार्षिक योजनेसाठी अनुक्रमे रु.४२२.४६ कोटी मूल्याची ३९८ कामे आणि रु.५००.८२ कोटींची ४४७ कामे मंजूर केली (डिसेंबर, २०११ आणि नोव्हेंबर, २०१२).

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१.२२ १३ व्या वित्त आयोगाअंतर्गत भारत सरकार कडून डिसेंबर, २०११ मध्येच रु. ५०.०० कोटी प्राप्त झाले असले तरीही रु. ४२.५० कोटींची रक्कम महाराष्ट्र शासनाद्वारे फेब्रुवारी २०१२ च्या अखेरीस देण्यात आली कारण, सन २०११-१२ या वित्तीय वर्षात रु. ५०.०० कोटी इतकी तरतूद डिसेंबर, २०११ मध्ये पुरवणी मागणीद्वारे अर्थसंकल्पित करण्यात आले. हा निधी वितरणास उपलब्ध होण्यासाठी वित्त विभाग परिपत्रक पूरक २०१२/ प्र.क्र. ३/अर्थ-३, दि. १० जानेवारी, २०१२ च्या परिपत्रकातील निदेशानुसार निधी उपलब्ध करण्यासाठीचा प्रस्ताव नियोजन व वित्त विभागाच्या मान्यतेसाठी पूरक २०१२ /प्र.क्र. ८/अर्थ-१ द्वारे सादर करण्यात आला. वित्त विभागाकडून परिपत्रक अंदाज-२०१०/प्र.क्र. ९३/२०११ अर्थ-३, दि. ८ फेब्रुवारी, २०१२ अन्वये अर्थसंकल्पित निधीच्या ८५ टक्के या प्रमाणात निधी उपलब्ध करण्यात आल्यानंतर रु.४२.५० कोटी इतका निधी फेब्रुवारी, २०१२ अखेरीस निधी वितरित करण्यात आला.

सन २०११-१२ मध्ये खर्च न होऊ शकलेला रु. २५.५६ कोटी इतका निधी सन २०१२ या वित्तीय वर्षाच्या कालावधीत जुलै, २०१२ मध्ये पुरवणी मागणीद्वारे यापूर्वी सन २०११-१२ मध्ये अर्थसंकल्पात समाविष्ट केलेल्या व २०१२-१३ मध्ये प्रगतीत असलेल्या कामांसाठी अर्थसंकल्पित करण्यात आला. वित्त विभाग परिपत्रक क्र. पूरक २०१२/ प्र.क्र. १०४/ अर्थ-३, दि. २ ऑगस्ट २०१२ च्या परिपत्रकातील निदेशानुसार सप्टेंबर, २०१२ मध्ये क्षेत्रिय स्तरावर हा निधी वितरित करण्यात आला.

याशिवाय या वर्षात रु. ५०.०० कोटी इतक्या अंदाजित किंमतीची नवीन कामे डिसेंबर, २०१२ मध्ये अर्थसंकल्पित करण्यात आली. निधीच्या वितरणास मान्यता देण्यासाठी नियोजन व वित्त विभागास सादर करण्यात आलेल्या प्रस्तावास दिनांक ३० मार्च २०१३ रोजी मान्यता मिळाल्यानंतर शिल्लक राहिलेल्या आर्थिक वर्षाच्या अत्यल्प कालावधीमध्ये क्षेत्रिय अधिकाऱ्यांनी केलेल्या मागणीनुसार रु. ३.२२ कोटी वितरित करण्यात आले.

२९ विभागांच्या नमुना चाचणीत लेखापरिक्षेस असे निदर्शनास आले की, २०११-१२ व २०१२-१३ या वर्षात उच्चस्तरीय संनियंत्रण समितीद्वारे कामांच्या विलंबित मंजुरीमुळे, कामे फेब्रुवारी, २०१२ व मार्च, २०१३ मध्येच देता आली. परिणामी, २०११-१२ या वर्षात मंजूर झालेली १०६ कामे (झालेला खर्च रु.८४.०८ कोटी) आणि २०१२-१३ मध्ये मंजूर झालेली १२२ कामे (झालेला खर्च रु.८०.३१) अनुक्रमे मार्च, २०१२ व मार्च, २०१३ पर्यंत पूर्ण होऊ शकली नाही.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१.२३ सप्टेंबर, २०१२ ते ११ मार्च २०१३ या सहा महिन्याच्या कालावधीत रु. ११.८३ कोटी इतका निधी खर्च होऊ शकला, या लेखाशिर्षाखाली अर्थसंकल्पित करण्यात आलेली कामे ही दुर्गम भागातील असल्याने या भागात यंत्रसामग्री, बांधकाम साहित्य वाहून नेण्यात अडचणी उद्‌भवत असल्याने कामांची प्रगती मंद राहिल्याने निधी खर्च होण्यास विलंब झाला. खालील तक्त्यात दिलेले दुर्गम व डोंगरी क्षेत्रातील कामे निवडण्यात आली होती.

अ.क्र.	सन	कामांची संख्या	दुर्गम व डोंगरी क्षेत्राचे नाव	तरतूद(रु. कोटीत)	शेरा
१	२०११-१२	६९	कामाची यादी सोबत जोडली आहे.	५०	--
२	२०१२-१३	६९	-”-	५०	--
३	२०१३-१४	४२	-”-	५०	--
४	२०१४-१५	६५	-”-	५०	--

लेखापरीक्षा छाननीत पुढे असे निदर्शनास आले की, केळवद-सावनेर, राज्य सीमा रस्ता (राज्य महामर्ग-२५०), ज्या मार्गाची नंतर राष्ट्रीय महामार्ग म्हणून श्रेणीवाढ झाली (जानेवारी, २०१०), तो भारताचे राष्ट्रीय महामार्ग प्राधिकरण यांचेकडे हस्तांतरित करण्यात आला (मे, २०१०). तथापि, कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग-II, नागपूर यांनी या मार्गावरील साखळी ०/० कि.मी. ते १३/२०० कि.मी. वर तेराव्या वित्त आयोग अंतर्गत खडी व डांबर टाकून नवीकरण करण्याचे काम प्रस्तावित केले (सप्टेंबर, २०११) परंतु नंतर महाराष्ट्र शासनाकडे हे काम वगळण्याबाबत प्रस्ताव ठेवण्यात आला (नोव्हेंबर, २०१२). यामुळे, रु.६७.६१ लक्ष एवढा अनियमित खर्च झाला. कारण आधीच भारताचे राष्ट्रीय महामार्ग प्राधिकरण यांचेकडे हा रस्ता हस्तांतरित झाला होता. त्यामुळे तेराव्या वित्त आयोगांतर्गत या रस्त्याचे काम प्रस्तावित करावयास व पूर्ण करावयास नको होते.

कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग-II, नागपूर यांनी लेखापरीक्षा निरीक्षण मान्य केले (एप्रिल, २०१३)

वित्त आयोग-XIII ने राज्य शासनाला, जी सर्व ॠतुत सुरू असणाऱ्या रस्त्यांनी जोडलेली नव्हती अशी सदर गावे जोडण्यासाठी वित्त सहाय्य देण्यासाठी शिफारस केली (एप्रिल, २०११). रु. २०० कोटीचे सहायक अनुदान २०११-१५ या कालावधीत चार सारख्या वार्षिक हप्त्यात द्यावयाचे होते. वित्त आयोग-XIII च्या मार्गदर्शक तत्वानुसार पहिला हप्ता उच्चस्तरीय संनियंत्रण समितीने मंजूर केलेली कार्य योजना सादर केल्यावर द्यावयाचा होता. नंतरचे हप्ते आधी दिलेल्या अनुदानाचे उपयोजन प्रमाणपत्र प्राप्त झाल्यानंतर द्यावयाचे होते. लेखापरीक्षा पडताळणीत पुढील बाबी आढळल्या :

उच्चस्तरीय संनियंत्रण समितीने २०११-१२ च्या वार्षिक योजनेत रु.५० कोटी मूल्याची ६९ कामे मंजूर केली (ऑक्टोबर, २०११). भारत सरकारकडून डिसेंबर, २०११ मध्येच रु. ५० कोटी प्राप्त झाले असले तरीही रु.४२.५० कोटींची रक्कम महाराष्ट्र शासनाद्वारे फेब्रुवारी, २०१२ च्या अखेरीस देण्यात आली. संपूर्ण सहायक अनुदान त्याच वित्तीय वर्षात उपयोजन करणे शक्य नसल्यामुळे सार्वजनिक बांधकाम विभागाने रु. २५.५७ कोटी मार्च, २०१२ मध्ये महाराष्ट्र शासनास प्रत्यर्पित केले. या रकमेचे पुर्नवाटप २०१२-१३ च्या राज्य अर्थसंकल्पात करण्यात आले व त्या रक्कमेचे वाटप सप्टेंबर, २०१२ मध्ये करण्यात आले.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१.२४ केळवद-सावनेर राज्य सिमा रस्ता (रा.मा.२५०) केंद्र शासनाचे रस्ते वाहतूक मंत्रालय, न्यु दिल्ली यांचे नोटीफीकेशन दि.२१.०१.२०१० अन्वये राष्ट्रीय महामहार्ग क्र. २६ “ ब ” म्हणून जाहिर करण्यात आला.

मध्यंतरीत, रस्त्याचा पृष्ठभाग वाहतूक योग्य नसल्याने, सदर रस्त्याचे नुतनीकरण १३ व्या वित्त आयोगांतर्गत मिळणाऱ्या निधीतून वाहतूक योग्य राखण्यासाठी दि. १९/१२/२०११ रोजी महाराष्ट्र शासनातर्फे मंजुरी देण्यात आली.

मंजुरीप्रमाणे निविदा बोलावून व कामाचे कंत्राट निश्चित करून दि. ५/४/२०१२ रोजी पूर्ण करण्यात आले.

सदर काम राष्ट्रीय महामार्ग प्राधिकरणाकडे हस्तांतरित न झाल्याने तसेच रस्ता वाहतूक योग्य राखणे आवश्यक असल्याने करण्यात आले.

तद्नंतर सदर रस्ता दि. २२/५/२०१२ च्या पत्रान्वये राष्ट्रीय महामार्ग प्राधिकरणास हस्तांतरित करण्यात आलेला आहे.

सदर काम रस्ता वाहतूक योग्य राखण्यासाठी करण्यात आले असल्याने व रस्ता हस्तांतरित झालेला नसल्याने करण्यात आला असून त्यांची उपयोगिता नाकारता येणार नाही. त्यामुळे सदर खर्च रु.६७.६१ लक्ष हा अनियमित खर्च झाला असे म्हणणे संयुक्तिक ठरत नाही.

तेराव्या वित्त आयोगातील कामे सर्वसाधारणतः सर्व रस्ते वाहतुकीयोग्य पृष्ठभाग राखण्याच्या स्वरुपाची आहेत. रस्त्याचा पृष्ठभाग खराब असल्याने जनतेच्या सोयीसाठी हा पृष्ठभाग सुस्थितीत आणणे ही सा. बां. विभागाची मुलभूत व नियमित जबाबदारी ठरते. त्यामुळे रस्त्याचा दर्जा बदल झाल्यामुळे रस्त्याची दुरुस्ती आवश्यक ठरत नाही असे निष्कर्ष संयुक्तिक ठरणार नाही. त्याचप्रमाणे प्रत्यक्षात १३ व्या वित्त आयोगांतर्गत प्राप्त होणारा निधी, केंद्र शासनाकडूनच प्राप्त झाला असून, हा रस्ता राष्ट्रीय महामार्ग प्राधिकरणास हस्तांतरित करण्यापूर्वी रस्ता सुस्थितीत आणण्याचे काम व त्यापोटी सदर खर्च योग्य करणास्तव झाला आहे. त्यामुळे सदर परिच्छेद वगळण्यात यावा ही विनंती.

हा रस्ता राष्ट्रीय महामार्ग म्हणून घोषित झाल्यानंतर दि.७.५.२०१० च्या राजपत्रान्वये भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरणास हस्तांतरित करण्याचे आदेश प्राप्त झाले. त्यानंतर २०१५ मध्ये करारपत्र छिंदवाडा यांचेशी केले आहे. वाहतूक सुस्थितीत ठेवण्यासाठी करण्यात आलेले काम योग्य आहे.

उच्चस्तरीय संनियंत्रण समितीने २०१२-१३ या वर्षाची वार्षिक योजना नोव्हेंबर, २०१२ मध्ये मंजूर केली परंतु २०११-१२ या कामांची उपयोजन प्रमाणपत्रे सादर करण्यातील विलंबामुळे भारत सरकारने रु. ५० कोटींचा दुसरा हप्ता मार्च, २०१३ मध्येच दिला. ज्यापैकी फक्त रु. ३.२२ कोटी त्या वित्तीय वर्षाअखेर उपयोजित करण्यात येऊ शकले. यामुळे नमुना तपासणी केलेल्या विभागांत वर्ष २०१२-१३ मध्ये घेण्यात आलेली सर्व १९ कामे अपूर्ण राहिली.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१.२५ सन २०१२-१३ मध्ये खर्च न होऊ शकलेला रु. ४६.७८ कोटी निधी सन २०१३-१४ वित्तीय वर्षात जुलै, २०१३ मध्ये अर्थसंकल्पित करण्यात येऊन संबंधितांना अपूर्ण असणारी कामे पूर्ण करण्यासाठी वितरित करण्यात आला.

परिच्छेद क्रमांक २.१.७ वित्तीय व्यवस्थापन

२००८-१३ या कालावधीत संपूर्ण राज्याकरिता निधी देण्याच्या तीनही व्यवस्थेची अर्थसंकल्पिय तरतूद व खर्च तक्ता ३ मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे आहे :—

तक्ता ३ : निधीच्या तीन स्त्रोतांतर्गत अर्थसंकल्प व खर्च

(रु. कोटीमध्ये)

	केंद्रीय मार्ग निधी		वित्त आयोग-XIII		नाबार्ड	
	अंतिम अर्थसंकल्पिय तरतूद व दिलेली रक्कम	खर्च	अंतिम अर्थसंकल्पिय तरतूद व दिलेली रक्कम	खर्च	अंतिम अर्थसंकल्पिय तरतूद व दिलेली रक्कम	खर्च
२००८-०९	२६६.५५	२६६.५६	--	--	२७०.०१	२८८.३१
२००९-१०	३३१.४५	३३१.४३	--	--	४७५.००	४६५.३६
२०१०-११	३९०.८४	४८८.२५	--	--	४००.००	३५८.५४
२०११-१२	३२८.५०	३२८.५२	५३८.४८	५१२.९१	५००.००	४७८.१८
२०१२-१३	२२९.३५	२२९.३५	४६९.४८	४४८.२७	५००.००	३९९.९३
एकूण	१,५४६.६९	१,५४४.११	१.००७.९६	९६१.१८	२,१४५.०१	१.९९०.३२

चाचणी तपासणी केलेल्या सहा मंडळांमध्ये २००८-१३ या कालावधीत तीन निधी व्यवस्थेखालील खर्च तक्ता ४ मध्ये दर्शविला आहे.

तक्ता ४: चाचणी तपासणी केलेल्या सहा मंडळांमध्ये झालेला खर्च

(रु. कोटीमध्ये)

वर्ष	केंद्रीय मार्ग निधी	वित्त आयोग-XIII	नाबार्ड
२००८-०९	१३८.१०	—	९३.८१
२००९-१०	१४२.५८	—	१८१.६८
२०१०-११	१७१.३५	—	१३०.७५
२०११-१२	१७३.४२	११४.१०	१८७.४६
२०१२-१३	१४४.८६	१७०.९४	१५०.६६
एकूण	७७०.३१	२८५.०४	७४४.३६

लेखापरिक्षणाचे निष्कर्ष पुढील परिच्छेदात चर्चिले आहेत.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सविस्तर स्पष्टीकरणे परिच्छेदनिहाय खालीलप्रमाणे आहेत.

परिच्छेद क्रमांक २.१.७.१ मिळालेला कमी निधी

१.२६ केंद्रीय मार्ग निधी नियम,२००७ अनुसार एका वर्षात उपार्जित झालेल्या उपकराच्या रकमेचा एक तृतीयांश भाग, महाराष्ट्र शासनाकडे राखीव म्हणून ठेवण्याकरिता द्यावयाचा होता. भारत सरकारला तो राखीव निधी, उपयोजना प्रमाणपत्र आणि सोबत त्रैमासिक प्रगती अहवाल सादर केल्यानंतर, जितका खर्च केला असेल आणि कामांची प्रत्यक्ष प्रगती याप्रमाणे निधी देऊन पुनःपूर्त करावयाचा होता.

मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम क्षेत्र, मुंबई यांच्या कार्यालयात असे आढळून आले की, २००८-१३ या कालावधीत महाराष्ट्र शासनाने राज्याच्या अर्थसंकल्पातून रु.१,५४४.११ कोटी खर्च केले आणि रु.१,१२३.२२ कोटीची उपयोजन प्रमाणपत्रे भारत सरकारला प्रतिपूर्ती करण्याकरिता सादर केली. ज्यापैकी फक्त रु.८६४.७९ कोटी प्राप्त झाले. भारत सरकारने रु.२५८.४३ कोटीचा उर्वरित निधी दिला नाही. कारण महाराष्ट्र शासनाने, केंद्रीय मार्ग निधी नियम,२००७ मध्ये विनिर्दिष्ट असल्याप्रमाणे, प्रशासकीय मान्यता दिल्याच्या तारखेपासून चार महिन्यांच्या आत २१६ कामे दिली नाहीत आणि १३९ कामे प्रशासकीय मान्यता दिल्याच्या तारखेपासून २४ महिन्यांच्या आत पूर्ण केली नाहीत.

मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम क्षेत्र, मुंबई यांनी वस्तुस्थिती स्वीकार केली (मे, २०१३) आणि नमूद केले की, पुनर्विधिग्राहयतेचे प्रस्ताव मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाकडे सादर केले आहेत (एप्रिल, २०१३) उत्तर मान्य नाही. कारण केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ मध्ये कामांच्या पुनर्विधिग्राहयतेची तरतूद नाही. अशाप्रकारे, महाराष्ट्र शासनास रु.५८.४३ कोटी खर्च स्वतःच्या स्त्रोतातून करावा लागला. रु.४२०.८९ कोटी शिल्लक रकमेची उपयोजन प्रमाणपत्रे मार्च, २०१३ पर्यंत सादर केली नव्हती.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१.२७ केंद्रीय मार्ग निधी योजनेअंतर्गत केंद्र शासनाने मंजूर केलेल्या कामांवर राज्य शासनाच्या एकत्रित निधीतून प्रथम खर्च केला जातो. त्यानंतर, त्याचे उपयोगिता प्रमाणपत्र केंद्र शासनास सादर केल्यानंतर त्याची प्रतिपूर्ती केंद्र शासनामार्फत केली जाते.

सन २००८ ते २०१३ या कालावधीत केंद्रीय मार्ग निधी योजनेअंतर्गत रु.१५७७ कोटी इतका खर्च झाला होता व केंद्र शासनाने रु.८६४ कोटी इतकी प्रतिपूर्ती केली होती. तथापि, प्रस्तुत योजनेअंतर्गत झालेला खर्च व प्रतिपूर्ती यांचा आढावा घ्यावयाचा झाल्यास तो सन २००१ ते २०१३ पर्यंत घेणे आवश्यक आहे. कारण या योजनेअंतर्गत त्या त्या वर्षी झालेल्या खर्चाची प्रतिपूर्ती केंद्र शासनाकडून त्याच संबंधित वर्षात होते असे नाही.

त्यामुळे, सन २००१ ते २०१३ या कालावधीत राज्य शासनाकडून झालेला खर्च व केंद्र शासनाने केलेली प्रतिपूर्ती यांचा तपशील खालीलप्रमाणे आहे :—

(रु. कोटी)

सन २००१ ते २०१३ पर्यंत झालेला खर्च	या कालावधीत झालेली प्रतिपूर्ती	तफावत
२४२९.६५	१६३३.४९	७९६.१६

उपरोक्त कालावधीत राज्य शासनास केंद्र शासनाकडून रु. ७९६.१६ कोटी इतकी रक्कम येणे बाकी होती. याबाबत, केंद्रीय मार्ग निधी योजनेअंतर्गत प्रशासकीय मान्यता दिल्याच्या तारखेपासून कामे झाली नाहीत व १३९ कामे प्रशासकीय मान्यता दिल्याच्या तारखेपासून २४ महिन्यांच्या आत पूर्ण होऊ शकली नाहीत, हे कारण असण्याची शक्यता नाकारता येत नाही. यासंदर्भात, शासनाने केंद्र शासनाकडे वेळोवेळी पाठपुरावा केला असून केंद्रीय मार्ग निधी योजनेअंतर्गत कामे मंजूर करण्यात आल्यानंतर राज्याच्या अर्थसंकल्पात अर्थसंकल्पित केल्याशिवाय सुरू करता येत नाहीत. ही बाब केंद्र शासनाच्या निदर्शनास आणण्यात आली आहे. तसेच, केंद्र शासनाने आता राज्याने केलेल्या १००% खर्चाची प्रतिपूर्ती केली आहे. त्याबाबतचा तपशील खालीलप्रमाणे आहे :—

(रु. कोटी)

सन २००१ ते २०१३ पर्यंत झालेला खर्च	या कालावधीत झालेली प्रतिपूर्ती	तफावत
४०७३.१६	३९८२.६२	९०.५४

उपरोक्त तक्ता विचारात घेता सद्यस्थितीत रु. ९०.५४ कोटी इतका निधी केंद्र शासनाकडून येणे बाकी असला तरी केंद्र शासनाने दि.१२.१०.२०१७ च्या पत्रान्वये सन २०१७-१८ मध्ये रु.१९६.४२ कोटी इतका निधी मंजूर केला आहे. त्यामुळे, केंद्रीय मार्ग निधी योजनेअंतर्गत राज्य शासनाकडून होणाऱ्या १००% खर्चाची प्रतिपूर्ती केंद्र शासनाकडून होत आहे.

परिच्छेद क्रमांक २.१.७.२ जादा दावे

१.२८ केंद्रीय मार्ग निधि अधिनियम, २००० मध्ये असे विनिर्दिष्ट केले आहे की मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाने द्यावयाचा निधि हा कार्यान्वयन करणाऱ्या प्राधिकरणाने मासिक प्रगती अहवाल (मा.प्र.अ.), त्रैमासिक प्रगती अहवाल (त्रै.प्र.अ.) व उपयोजन प्रमाणपत्रे याद्वारे कळविलेली कामांची प्रत्यक्ष प्रगती व झालेला खर्च यावर निर्बंधित राहील. अधिनियमानुसार कामे पूर्ण झाल्यावर, महाराष्ट्र शासनाने प्रत्यक्ष समाप्ती अहवाल (पी.सी.आर.) पाठविणे अनिवार्य आहे.

चाचणी तपासणी केलेल्या २९ विभागांपैकी २० विभागांत ५५ कामांवर केलेल्या रु. २०८.३४ कोटी प्रत्यक्ष खर्चाच्या जागी रु. २३५.११ कोटीची उपयोजन प्रमाणपत्र पाठविल्या गेली. असा फुगविलेला खर्च कळविण्याचा परिणाम भारत सरकारकडून रु. २६.७७ कोटी जादा निधिचा दावा करण्यात झाला.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१.२९ केंद्रीय मार्ग निधी योजनेअंतर्गत २९ विभागांपैकी २० विभागांत ५५ कामांवर रु. २०८.३४ कोटी प्रत्यक्षात खर्चाच्या जागी रु. २३५.११ कोटीची उपयोजन प्रमाणपत्र पाठविण्यात आली. असा फुगविलेला खर्च कळविण्याचा परिणाम भारत सरकारकडून रु.२६.७७ कोटी जादा निधीचा दावा करण्यात आला. याबाबत स्पष्ट करण्यात येते की, केंद्रीय मार्ग निधी योजनेअंतर्गत झालेल्या कामांची व खर्चाची माहिती सनियंत्रण अधिकारी (मुख्य अभियंता, सार्वजनिक प्रादेशिक विभाग, मुंबई) सर्व जिल्ह्यांकडून एकत्रित करतात. तसेच, त्यांच्यामार्फत प्राप्त झालेल्या माहितीच्या आधारे राज्य शासनामार्फत केंद्र शासनास उपयोगिता प्रमाणपत्र सादर केले जाते. त्यामध्ये परिच्छेदात उल्लेख केलेल्या बाबीनुसार रु. २६.७७ कोटीच्या जादा दाव्याची मागणी बाबत ५५ कामांची यादी परिशिष्टात उपलब्ध नाही ती मुख्यलेखापाल कार्यालयाकडून उपलब्ध करून घेऊन अभिप्राय सादर करण्यात येतील.

परिच्छेद क्रमांक २.१.७.३ केंद्रीय मार्ग निधी प्रादेशिक अधिकाऱ्यांना हस्तांतरित न करणे

१.३० केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ च्या नियम ५ (११) मध्ये असे विहित केल आहे की कामाच्या मूल्याच्या तीन टक्के इतका निधी, मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाने नियुक्त केलेल्या प्रादेशिक अधिकाऱ्याजवळ, मनुष्यबळ भाड्याने लावण्याकरता खर्च करण्यासाठी आणि गुण नियंत्रण कामांच्या निष्पादनासाठी ठेवल्या जाईल. लेखापरीक्षेस असे आढळले की, महाराष्ट्र शासनाने २००८-१३ या कालावधीत रु.३३.७० कोटी प्रादेशिक अधिकाऱ्याला गुण नियंत्रण कामांच्या निष्पादनासाठी हस्तांतरित केले नाहीत. परिणामी, प्रादेशिक अधिकाऱ्याला एकही काम गुणवत्तेसाठी तपासता आले नाही.

निर्गमन परिषदेच्या वेळी सचिव (मार्ग), सार्वजनिक बांधकाम विभागाने नमूद केले (ऑक्टोबर, २०१३) की प्रादेशिक अधिकारी, मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग, मंत्रालय, मुंबई यांनी गुणनियंत्रणासाठी काहीही निधी मागितला नाही व शासकीय प्रयोगशाळेद्वारा गुणनियंत्रणाचे विषय हाताळल्या गेले.

हे उत्तर मान्य करण्याजोगे नाही कारण आवश्यक असलेला निधी महाराष्ट्र शासनाद्वारे प्रादेशिक अधिकारी, मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाजवळ ठेवण्यात आला नाही, हे केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ च्या तरतुदी विरुद्ध होते. याखेरीज, मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाने निधी मागण्याबाबत नियमात तरतूद नाही.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१.३१ केंद्र मार्ग निधीच्या कामांसाठी केंद्र शासनाच्या मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाद्वारे रस्ते सुधारणेसाठी निधी राज्य शासनास देण्यात येतो. केंद्रीय मार्ग निधीच्या २००७ मधील नियम क्र.५(११) चे अवलोकन करता, कामावरील गुण नियंत्रणास्तव प्रदान रकमेच्या ३% निधी हा प्रादेशिक अधिकारी, मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग परिवहन, मंत्रालय, मुंबई यांचेकडे ठेवावयाचा होता. हा निधी केंद्र शासनाने थेट प्रादेशिक अधिकारी यांना देणे अभिप्रेत आहे. त्यामुळे प्रादेशिक अधिकारी यांनी कधीच याबाबतची मागणी राज्य शासनाकडे केलेली नाही. त्यामुळे राज्य शासनाने हा निधी प्रादेशिक अधिकारी यांना देण्याचा प्रश्न उद्‌भवला नाही.

परिच्छेद क्रमांक २.१.७.४ केंद्रीय मार्ग निधी मधून केलेले अनियमित दावे :—

१.३२ महाराष्ट्र शासनाने 'रामटेक-खापा-तुमसर मार्गावरील (राज्य महामार्ग-२४९) ३३ किमी मधील चेनेज १०४/०० किमी ते ११९/०० किमी (रु.नऊ कोटी), ११९/०० किमी ते १३०/०० किमी (रु.६.६० कोटी आणि १३५/०० किमी ते १४२ किमी (रु. ५.४० कोटी) अशी रु. २१ कोटीची तीन रस्ते सुधार कामे प्रस्तावित केली (नोव्हेंबर, २०१०). भारत सरकारने ह्या तीन रस्ते सुधार कामांसाठी रु. २१ कोटी मंजूर (जानेवारी, २०११) केले. परंतु भारत सरकारने अनवधानाने रु.६.६० कोटी सुद्धा चेनेज ११९/०० किमी ते १३०/०० किमी मधील रस्ता कामासाठी मंजूर केले.'

सार्वजनिक बांधकाम विभाग, भंडाराच्या अभिलेखांच्या छाननीत असे उघडकीस आले की, विभागाद्वारे जानेवारी, २०११ चे दोन मंजूर आदेश (रु. २१ कोटी + रु. ६.६० कोटी) एकत्र करून रु. २२.५५ कोटीचे एकच कंत्राट दिले (नोव्हेंबर, २०११). याशिवाय, कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, भंडारा यांनी अधीक्षक अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम मंडळ, नागपूर यांना सादर केलेल्या मासिक प्रगती अहवालामध्ये मार्च, २०१३ पर्यंत रु. २१ कोटी आणि ६.६० कोटी या मंजूर रक्कमेच्या विरुद्ध अनुक्रमे रु. ८.३९ कोटी आणि रु. १.९२ कोटी उपयोजन केल्याबाबत नमूद केले (एप्रिल, २०१३). हेच आकडे महाराष्ट्र शासनाने भारत सरकारला ही कळविले होते (एप्रिल, २०१३).

महाराष्ट्र शासनाने भारत सरकारला रु. ६.६० कोटी परत करण्याऐवजी मासिक प्रगती अहवालाद्वारे कामाच्या प्रगतीची चुकीची माहिती सादर केली आणि रु. १.९२ कोटीचा अनियमित प्रतिपूर्तीचा दावा केला. महाराष्ट्र शासन भारत सरकारला प्रतिपूर्तीसाठी एकत्रित दावा सादर करीत असल्यामुळे भारत सरकारने रु. १.९२ कोटीचा दावा मान्य केला किंवा नाही हे लेखापरीक्षाद्वारे तपासता आले नाही.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालील प्रमाणे नमूद केले आहे.

१.३३ "केंद्र शासनाने केंद्रियमार्ग निधी अंतर्गत त्यांचे पत्र क्र. RW/NH-६/२८०१४/१/२०१०-MH, दि. ०५ जानेवारी २०११ अन्वये रु. ४०६.३५ कोटीच्या कामांना मंजुरी प्रदान केली होती. त्यात भंडारा जिल्ह्यातील खालील दोन कामांचा समावेश होता.

१.	रामटेक खापा तुमसर रस्ता रामा-२४९ सा. क्र. १०४/०० ते १३०/०० व १३५/०० ते १४२/२०० मध्ये सुधारणा करणे. (CRF-५९३-NH-६-MAH-२०१०-११, Dt. ५ जानेवारी, २०११	रु. २१.०० कोटी
२.	रामटेक खापा तुमसर रस्ता रामा-२४९ सा.क्र.११९/०० ते १३०/०० मध्ये सुधारणा करणे. (CRF-६३९-NH-६-MAH-२०१०-११, Dt. ५ जानेवारी, २०११	रु. ६.६० कोटी

सदर कामाच्या तांत्रिक मान्यताप्राप्त प्राकलनातील वाव खालीलप्रमाणे आहे :—

प्रशासकीय मान्यताप्राप्त कामाचा वाव	प्रत्यक्ष तांत्रिक मान्यताप्राप्त कामाचा वाव
१) रामटेक खापा तुमसर रस्ता रामा-२४९ सा.क्र.१०४/०० ते १३०/००-२६.०० किमी सा.क्र. १३५/०० ते १४२/२०० — ७.२० किमी-१०/मुअ/२०११-१२ एकूण-३३.२० किमी.	१) १०४/४०० ते १२४/७०० — २०.३० किमी एकूण-२०.३० किमी.
२) रामटेक खापा तुमसर रस्ता रामा-२४९ सा.क्र.११९/०० ते १३०/००—११.०० किमी १२/मुअ/२०११-१२ एकूण-११.०० किमी.	२) सा.क्र.१२४/७०० ते १३०/७०० — ६ किमी एकूण—६.०० किमी.

वरील विवरणावरुन निदर्शनास येते की, प्राकलन क्र.१ मध्ये जरी ३३.२० किमी मंजूर असली तरी प्रत्यक्षात फक्त २०.३० किमी लांबी फक्त मंजूर रकमेत समाविष्ट होऊ शकली तसेच प्राकलन क्र.२ मध्ये ११.०० किमी लांबी ऐवजी फक्त ६.०० किमी लांबीचा मंजूर रकमेत समाविष्ट झालेला आहे.

तसेच दोन्ही प्राकलनातील तांत्रिक मान्यताप्राप्त लांबी ही मंजूर लांबीपैकी वेगवेगळी साखळी क्रमांक असलेली आहे.

वरील दोन्ही तांत्रिक मान्यताप्राप्त कामे एकत्रित करून निविदा काढलेली आहे व कामे झाल्याप्रमाणे लेखापरिक्षण वेळी मार्च-२०१३ अखेर अ.क्र.१ वरील कामावर रु.८.३९ कोटी व अ.क्र.२ वरील कामावर रु.१.९२ कोटी इतका खर्च उपयोगिता प्रमाणपत्राद्वारे अद्यायावत करून दर्शविलेला आहे.

वरील घटनाक्रम लक्षात घेता करण्यात आलेले प्रतिपूर्ती दावे, नियमित असून मासिक अहवालाद्वारे कोणतीही चुकीची प्रगती सादर करण्यात आल्याचे दिसून येत नाही व सादर केलेला दावा अनियमित नाही.

वरील विवेचनाचा सकारात्मक विचार होण्यास विनंती आहे. अनेकदा कामे मंजूर होण्यास विलंब होतो. दरम्यानच्या काळात रस्त्याचा पृष्ठभाग अधिक खराब झाल्याने मंजूर लांबीतील काही वाव प्रत्यक्ष तांत्रिक मान्यता देतांना कमी करावा लागतो. वरील प्रकरणी देखील तांत्रिक मान्यता देतांना प्रशासकीय मान्यतेप्रमाणे मंजूर लांबीतच उपलब्ध निधीत कामे करण्यात आली आहेत व कोणतीही अनियमितता झालेली नाही त्यामुळे सदर परिच्छेद वगळण्याबाबत विनंती आहे.

केंद्र शासनाकडून प्रतिपूर्ती अंतर्गत राज्य शासनास प्राप्त होणारी रक्कम ही ठोक स्वरूपात असल्याने केंद्र शासनाने रु. १.९२ कोटीचा दावा मान्य केला किंवा कसे याबाबत निश्चित भाष्य करता येणार नाही.

मात्र केंद्र शासनाकडे निरंतर पत्रव्यवहार करून दावे सादर केले जातात व जास्तीत जास्त निधी प्राप्त करून घेतला जातो. राज्य शासनाकडून प्रशासकीय मान्यताप्राप्त रकमेपेक्षा जास्त खर्च झाल्यास त्यांची प्रतिपूर्ती केंद्राकडून केली जात नाही. ती अतिरिक्त भार राज्यास उचलावा लागतो.

परिच्छेद क्रमांक २.१.७.५ जादा कर्ज काढणे

१.३४ ग्रामीण पायाभूत सुविधा विकास निधी अंतर्गत प्रकल्प मंजूर करण्यासाठी असलेल्या अटी व शर्ती प्रमाणे राष्ट्रीय कृषि एवम ग्रामीण विकास बँकेने (नाबार्ड) कर्जाच्या रकमेचे मासिक वितरण महाराष्ट्र शासनाने सादर केलेल्या खर्चाच्या विवरणावर आधारित करणे करार निविष्ट केले आहे. अशा रीतीने वितरण केलेले कर्ज खर्चाच्या विवरणपत्रात दाखविलेल्या रकमेच्या ८० टक्क्यापर्यंत मर्यादित राहिल आणि महाराष्ट्र शासन खर्चाच्या उर्वरित २० टक्क्यांचा भार सोसेल.

चाचणी तपासणी केलेल्या २९ विभागांपैकी नऊ विभागांत, कार्यकारी अभियंत्यांनी ४४ कामांच्या बाबतीत, कामांवर झालेल्या प्रत्यक्ष खर्चाऐवजी वाढीव खर्च कळवून रु.६.१८ कोटींचा जादा दावा केला. त्याचप्रमाणे, सार्वजनिक बांधकाम हिंगोली मध्ये "परळी-बोरी-सावंत मार्गाच्या चेनेज १/०० किमी ते ३/७०० किमी मध्ये सुधारणा" हे काम राष्ट्रीय कृषि एवम् ग्रामीण विकास बँक (नाबार्ड) ने दोनदा, ग्रामीण पायाभूत सुविधा विकास निधी XV अंतर्गत मंजूर केले (मार्च, २०१०). परिणामी रु. १४.१७ लक्ष एवढी कर्जाची रक्कम जास्त देण्यात आली.

कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, हिंगोली यांनी वस्तुस्थिती स्वीकार केली (जून, २०१३) आणि नमूद केले की ते काम वगळण्याचे प्रस्तावित केले आहे.

जुलै, २०१३ पर्यंत नाबार्डने हे काम वगळलेलेही नव्हते आणि पुढे मिळालेल्या रकमांतून अतिरिक्त मिळालेली रक्कम रु. १४.१७ लक्ष समायोजितही केली नव्हती.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१.३५ या कामाचा समावेश अर्थसंकल्पात एकदाच झाला असून नाबार्डच्या यादीत दो पी.आय.सी. क्रमांक चूकून पडले आहेत. एकाच कामावर रु.८६.३५ लक्ष खर्च करण्यात आला आहे. (सोबत कार्यकारी अभियंता, हिंगोली यांचे पत्र क्र.५०४५ दि.२२.०९.२०१५ ची प्रत सादर करण्यात येत आहे.)

सदर काम (वगळण्याचा) प्रस्ताव शासनास सादर केला आहे. कृपया वरील अनुपालन मान्य करून परिच्छेद निकाली काढावा, ही विनंती आहे.

नाबार्डला दावे सादर करताना कामावर झालेल्या पूर्ण खर्चाचे दावे सादर करावे लागतात. त्यापैकी नाबार्ड ही वित्तीय संस्था काम मंजूर करताना जो कर्जाचा भाग आहे तेवढ्याचे दावे मंजूर करतात. उर्वरित खर्च राज्य शासनाच्या निधीतून खर्च होतो. त्यामुळे वाढीव खर्चाचा प्रश्न उद्‌भवत नाही.

नमूद केलेले काम वगळण्याचा प्रस्ताव वित्त विभागामार्फत नाबार्डला सादर करण्याकरीता वित्त विभागास सादर करण्यात आला आहे व कामावर दोनदा खर्च करण्यात आलेला नाही.

परिच्छेद क्रमांक २.१.७.६ निधींच्या उद्देश्यांचे अनियमित परिवर्तन

राज्य शासनाने दिलेला निधी हा विनिर्दिष्ट बाबींवरच वापरला पाहिजे. तथापि, खालील बाबींमध्ये निधींच्या उद्देश्यांचे परिवर्तन आढळून आले.

केंद्रीय मार्ग निधी (के.मा.नि.)

१.३६ सार्वजनिक बांधकाम विभाग, नांदेड मध्ये २०११-१२ या वर्षात केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत मिळालेला रु.५.५३ कोटी निधी उद्देश्याचे परिवर्तन करून नांदेड जिल्ह्याच्या अर्धापूर शहराला वळण रस्ता बांधण्याकरिता जमिनीचे संपादन करण्यासाठी विशेष भूसंपादन अधिकाऱ्याला (वि.भू.सं.अ.) देण्यात आला. त्याचप्रमाणे, सार्वजनिक बांधकाम विभाग-II, सोलापूरला केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत मिळालेले रु.४४.६४ लक्ष केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत मंजूर न झालेल्या कामांसाठी परिवर्तित केले गेले.

कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, नांदेड यांनी नमूद केले (जुलै, २०१३) की विशेष भूसंपादन अधिकारी यांनी महाराष्ट्र शासनाद्वारे भूसंपादनाकरीता निधी प्राप्त झाल्यावर रु. ५.५३ कोटी पैकी रु. २.५७ कोटी रक्कम परत केली.

निर्गमन परिषदेत सचिव (मार्ग), सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांनी लेखापरीक्षा निरीक्षण स्विकार केले (ऑक्टोबर, २०१३).

वित्त आयोग-XIII

नऊ विभागांत, वित्त आयोग-XIII अंतर्गत मंजूर केलेले रु. आठ कोटी मंजूर झालेल्या कामांऐवजी इतर कामांवर खर्च केले गेले. (२०११-१२)

निर्गमन परिषदेत, सचिव (मार्ग), सार्वजनिक बांधकाम विभागाने लेखापरीक्षा निरीक्षण स्विकारले (ऑक्टोबर, २०१३) आणि सांगितले की, ज्या उद्देश्यासाठी निधी मंजूर करण्यात आला त्याच उद्देशासाठी त्याचा उपयोग करण्याबाबत आवश्यक निर्देश निर्गमित करण्यात येतील.

राष्ट्रीय कृषी एवम् ग्रामीण विकास बँक (नाबार्ड)

सार्वजनिक बांधकाम विभाग, सोलापूर मध्ये राष्ट्रीय कृषी एवम् ग्रामीण विकास बँक (नाबार्ड) अंतर्गत कामाकरिता असलेले रु.२.३४ कोटी, राष्ट्रीय कृषी एवम् ग्रामीण विकास बँक (नाबार्ड) अंतर्गत मंजूर न झालेल्या २८ कामांकरिता परिवर्तित केले गेले (२०११-१२).

निर्गमन परिषदेत, सचिव (मार्ग), सार्वजनिक बांधकाम विभागाने लेखापरीक्षा निरीक्षण स्विकारले (ऑक्टोबर, २०१३) आणि सांगितले की, ज्या उद्देश्यासाठी निधी मंजूर करण्यात आला त्याच उद्देशासाठी त्याचा उपयोग करण्याबाबत आवश्यक निर्देश निर्गमित करण्यात येतील.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१.३७ सचिव (रस्ते) यांनी निर्गमन परिषदेत नमूद केल्याप्रमाणे क्षेत्रिय कार्यालयांना निधी वितरित करतांना निधी वितरणाच्या प्रत्येक आदेशामध्ये याबाबत विवक्षितपणे उल्लेख करण्यात येतो. उदाहरणादाखल निधी वितरणाचे आदेश सोबत जोडले आहेत.

तथापि, ज्या अधिकाऱ्यांनी लेखापरिक्षणामध्ये आढळल्यानुसार निधीच्या उद्देशांचे अनियमित परिवर्तन केले आहे. त्यांच्याविरुद्ध विभागीय चौकशी प्रगतीत आहे.

नांदेड जिल्ह्याच्या अर्धापूर गावास वळण रस्ता नव्याने बांधावयाचा होता. त्यानुसार भूसंपादनाची कार्यवाही पूर्ण करून सदर काम केन्द्रिय मार्ग निधी अंतर्गत समावेषनाचा प्रस्ताव सादर केला व त्यास मंजुरी मिळून कामास सुरूवात करण्यात आली. तथापि, कामास सुरूवात करतांना भूसंपादीत जमिनाचा मावेजा संबंधीत जमीन मालकास न मिळाल्याने कामास अडथळा निर्माण करण्याची शक्यता होती. तसेच केन्द्रिय मार्ग निधी अंतर्गत प्रकल्प दोन वर्षाच्या कालमर्यादेत पूर्ण करावयाचा असल्याने, परंतु जमीन ताब्यात नसल्याने काम रेंगाळले असते. परिणामी दोन वर्षाच्या कालावधीत काम पूर्ण होण्याची शक्यता नव्हती. त्यामुळे तातपुरत्या स्वरूपात केन्द्रिय मार्ग निधी अंतर्गत निधीतून रु. ५.५३ कोटी एवढा निधी विशेष भूसंपादन अधिकारी (वि.भू.सं.अ.) यांना देण्यात आला व तद्नंतर त्यापैकी रु २.५७ कोटी परत मिळाले आहेत.

तथापि, भूसंपादनासाठी केलेल्या खर्चामुळे केन्द्रिय मार्ग निधी मधील मंजूर ५.९०० कि.मी. लांबीच्या रु. २०.०० कोटी रक्कमेच्या कामाचा वाव कमी न करता, राज्य शासनाच्या ५०५४ राज्य मार्ग ०३ या लेखाशिर्षात रु. ३.०० कोटी रक्कमेची तरतुदी करुन, केन्द्रिय मार्ग निधी अंतर्गत प्रस्तावित कामाच्या वावानुसारच पूर्ण ५.९०० कि.मी. लांबीचे रु.१९.९९ कोटी रक्कमेचे काम पूर्ण करून घेण्यात आले.

जर सुरुवातीस भुसंपादनासाठी निधी दिला नसता तर कामास अडथळा निर्माण होऊन प्रकल्प विहीत मुदतीत पूर्ण होऊ शकला नसता. ही वस्तुस्थिती विचारात घेऊन स्पष्टीकरण मान्य व्हावे, ही विनंती.

परिच्छेद क्रमांक २.१.८ कार्यक्रमांचे कार्यान्वयन

१.३८ लेखापरीक्षणासाठी निवडलेल्या ३१ मार्च २०१३ पर्यंत पूर्ण, प्रगतीत असलेले आणि अपूर्ण सोडलेल्या कामांचा तपशील तक्ता ५मध्ये दर्शविला आहे.

लेखापरीक्षा पडताळणीसाठी निवडलेली पूर्ण, प्रगतीत असलेली व अपूर्ण सोडलेली कामे :—

निधीचा स्त्रोत	लेखापरीक्षा पडताळणीसाठी निवडलेली कामे		पूर्ण झालेली कामे		प्रगतीत असलेली कामे		अपूर्ण सोडलेली कामे	
	संख्या	रु.कोटी	संख्या	रु.कोटी	संख्या	रु.कोटी	संख्या	रु.कोटी
केंद्रीय मार्ग निधी	११९	६८८.७३	५१	२५९.०६	६७	४२४. ६७	१	५.०
वित्त आयोग-XIII	३०६	३१७.२९	२७	२९.८२	२७९	२८७. ४७	-	-
नाबार्ड	१०३	१३०.५०	३४	२८.१३	६८	१०१.५७	१	०.८

कामांच्या कार्यान्वयनाबाबत लेखापरीक्षा निरीक्षणे खाली चर्चिली आहेत.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :—

सविस्तर स्पष्टीकरणे परिच्छेदनिहाय खालीलप्रमाणे आहेत.

परिच्छेद क्रमांक २.१.८.१ कामांची मंजुरी रद्द होणे

१.३९ केंद्रीय मार्ग निधी नियम,२००७ अनुसार मंजूर झालेली कामे, प्रशासकीय मान्यता मिळालेल्या तारखेपासून चार महिन्यांच्या आत निष्पादनासाठी दिली पाहिजेत, नाहीतर त्या कामांची मंजुरी रद्द झाली असे मानण्यात येईल.

चाचणी तपासणी केलेल्या सहाही मंडळांमध्ये केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत, २००८-१३ या दरम्यान, मंजूर केलेल्या रु.४८९.३० कोटी मूल्याची ९९ कामे (११९ कामापैकी) विनिर्दिष्ट केलेल्या प्रशासकीय मान्यतेच्या तारखेपासून चार महिन्याच्या कालावधीत निष्पादनासाठी देण्यातील विलंब १२ ते ६०१ दिवस इतका होता. विभागाने या मंजुरी रद्द झालेल्या कामांवर खर्च करणे आणि त्या खर्चाच्या प्रतिपूर्तिचा दावा करणे सुरू ठेवले.

निर्गमन परिषदेत सचिव (मार्ग), सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांनी नमूद केले (ऑक्टोबर, २०१३) की, पुनर्विधिग्राह्यतेचे प्रस्ताव, मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाकडे पाठविले होते आणि त्यांची मंजुरी प्रतिक्षित होती. हे उत्तर मान्य करण्यासारखे नाही कारण केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ मध्ये प्रकल्पांच्या पुनर्विधिग्राह्यतेची तरतूद नाही.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे:—

१.४० केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत ३१ मार्च, २०१३ पर्यंत एकूण ७१३ कामे मंजूर झाली होती. त्यापैकी २ कामे वगळण्यात आली आहेत. ७०९ कामे पूर्ण झालेली आहेत. उर्वरित दोनपैकी १ काम मार्च, २०१८ पर्यंत व दुसरे काम डिसेंबर, २०१८ पर्यंत पूर्ण करण्यात येईल.

या ७११ कामांवर आतापर्यंत रु.२६३८.९७ कोटी एवढा खर्च झालेला आहे. केंद्र शासनाकडून हा निधी प्राप्त झालेला आहे. निर्गमन परिषदेत सचिव (रस्ते) यांनी नमूद केल्याप्रमाणे पुर्नविधीग्राह्यतेचे प्रस्ताव केंद्र शासनास पाठविण्यात आले होते. जरी २००७ मध्ये केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत प्रकल्पाच्या पुर्नविधीग्राहत्येची औपचारीक तरतूद नसली तरी राज्याच्या प्रस्तावांचा विचार करून केंद्र शासनाने या सर्व कामांसाठी आवश्यक निधी उपलब्ध करून दिल्यामुळे अप्रत्यक्षपणे राज्य शासनाचा प्रस्ताव मान्य केला आहे. ही बाब विचारात घेता कृपया स्पष्टीकरण मान्य व्हावे.

परिच्छेद क्रमांक २.१.८.२ विनिर्दिष्ट कालावधीत कामे पूर्ण न होणे

१.४१ केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ अनुसार मंजूर झालेली कामे प्रशासकीय मान्यता मिळाल्याच्या तारखेपासून २४ महिन्यांच्या आत पूर्ण केली पाहिजेत.

चाचणी तपासणी केलेल्या सहा पैकी पाच मंडळात, २००८-१३ या दरम्यान केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत रु.२४९.८० कोटी मूल्याची मंजूर झालेली ४९ कामे, २४ महिन्याच्या विनिर्दिष्ट कालावधीत पूर्ण होऊ शकली नाहीत, परिणामी, भारत सरकारने निधी देणे थांबविले. कामांच्या पूर्ण होण्यातली विलंब २४ महिन्यानंतर, ३० दिवस ते ९०६ दिवस या दरम्यान होता.

निर्गमन परिषदेत, सचिव (मार्ग), सार्वजनिक बांधकाम विभागाने नमूद केले (ऑक्टोबर, २०१३) की पुर्नविधिग्राह्यतेचे प्रस्ताव मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाकडे पाठविले गेले होते आणि त्यांची मंजुरी प्रतिक्षित होती. हे उत्तर मान्य करण्यासारखे नाही कारण केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ मध्ये प्रकल्पांच्या पुर्नविधीग्राह्यतेची तरतूद नाही.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :—

परिच्छेद क्र.२.१.८.१ येथील मुद्द्याच्या स्पष्टीकरणामध्ये अंतर्भुत आहे.

परिच्छेद क्रमांक २.१.८.३ कामांची खोटी माहिती पाठविणे

१.४२ अभिलेखांच्या पडताळणीत असे निदर्शनास आले की तीन प्रकरणांमध्ये महाराष्ट्र शासनाने केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत कामांच्या स्थितीबाबत भारत सरकारला खोटी माहिती पाठवली. ही प्रकरणे खाली चर्चिली आहेत :

कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, परभणी यांनी राज्याच्या निधीमधून मंजूर झालेल्या रु.३.२४ कोटी मूल्याचे "परभणी जिल्ह्यातील सिरसी गावात गोदावरी नदीवर पूल बांधणे" हे काम गावांना जोडण्याची तजवीज करण्याकरिता निष्पादनाकरिता (सप्टेंबर, १९९८) दिले. राज्याच्या निधी टंचाईमुळे सुरू असलेले पुलाचे काम व त्याच्या पोचमार्गाचे काम महाराष्ट्र शासनाने केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत प्रस्तावित केले व भारत सरकारने यासाठी रु. ४.०५ कोटी मंजूर केले (फेब्रुवारी, २००४). कार्यकारी अभियंताने पुलासाठी पोच रस्ता बांधण्याचे काम रु. ७३.७९ लक्ष किंमतीवर बहाल केले (नोव्हेंबर, २००५).

लेखापरीक्षा छाननीत असे उघडकीस आले की पूलाच्या कामाच्या मंद गती मुळे (केंद्रीय मार्ग निधी खाली समाविष्ट केल्यानंतरही) रु. २.७३ कोटी खर्च झाल्यानंतर ते कंत्राट काढून घेण्यात आले (नोव्हेंबर, २००७). पुलाचे काम अपूर्ण राहिल्याने पोच रस्त्याच्या बांधकामावर परिणाम झाला आणि त्यामुळे पोच रस्त्याच्या कामाचे कंत्राटसुद्धा, रु. २५.३० लक्ष खर्च झाल्यावर काढून घेण्यात आले (ऑक्टोबर, २०१०).

कंत्राट काढून घेते वेळी, उर्वरीत कामाचे मूल्य रु. १.३६ कोटी होते व त्याचे सुधारित मूल्य रु. ६.५६ कोटी करण्यात आले (ऑगस्ट, २०११). उर्वरीत कामांचे (पूल व पोच मार्ग) संमिश्र कंत्राट, राज्य निधीमधून रु. ८.२३ कोटींना, १८ महिन्यांत काम पूर्ण करण्यासाठी, पुनः देण्यात आले (फेब्रुवारी, २०१३). जुलै, २०१३ पर्यत कामावर रु. ५९ लक्ष खर्च झाला.

मध्यंतरी जानेवारी, २०११ मध्ये, महाराष्ट्र शासनाने भारत सरकारला रु. २.७१ कोटी खर्चात काम संतोषजनक पूर्ण झाल्याचे कळविले. पूर्णता अहवालाला जोडलेल्या छायाचित्राने देखील पूल व त्याचे पोचमार्ग पूर्ण झाल्याची समजूत होते. तथापि, लेखापरीक्षा विभगाने विभागीय अधिकाऱ्यांसमवेत केलेल्या प्रकल्पाच्या प्रत्यक्ष पडताळणीत (जून, २०१३) असे उघडकीस आले की ना पूल ना त्याचा पोचमार्ग पूर्ण झाला होता. जे पुढील छायाचित्रांवरून लक्षात येते.

अशाप्रकारे, महाराष्ट्र शासनाने भारत सरकारला जानेवारी, २०११ मध्ये दिशाभूल करणारा अहवाल पाठविला. शिवाय, काम प्रारंभाच्या (सप्टेंबर, १९९८) १५ वर्षांनंतरही प्रकल्प पूर्ण होऊ शकला नाही. फेंब्रुवारी, २०१३ मध्ये पुन्हा काम देण्याचे वेळी, आधीच रु. ६.८७ कोटींची खर्चात वाढ झाली होती. गावांना रस्त्याने जोडणे हे उद्दीष्ट सुद्धा साध्य झाले नाही.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :—

१.४३ परभणी जिल्ह्यातील परभणी- भारस्वाडा- शिर्शी- शेळगाव-सोनपेठ रामा-२२१ रस्त्यावर शिर्शी गावाजवळ गोदावरी नदीवर मोठ्या पुलाचे बांधकाम करणे (रस्ते विकास योजना, २००१-२०२१) हे काम सन १९८६-८७ मध्ये दांडेकर समितीने सादर केलेल्या अहवालानुसार अनुषेशात अंतर्भुत होते. सदर कामांबाबत सविस्तर तपशील खालीलप्रमाणे आहे :—

१) सदर कामास प्रथमतः शासन निर्णय क्र. एस.एच.आर.-२३९४ प्र.क्र. ७५३ नि-३ दि.१८/०२/१९९४ अन्वये रु.२६३.०० लक्ष किमतीस प्रशासकीय मान्यता प्राप्त झाली. व पुलाचे सविस्तर संकल्पन व छाननी समितीची मान्यता इत्यादी कारणामुळे लागलेल्या कालावधीत झालेली भाववाढ विचारात घेऊन या कामास मुख्य अभियंता, सा.बां.प्रादेशिक विभाग, औरंगाबाद यांनी त्यांचे प्र.क्र. ९/३३६२ दि. १७/०६/१९९७ द्वारे रु.३०१.५९ लक्ष रकमेस सुधारित प्रशासकीय मान्यता प्रदान केली होती व या सुधारित प्रशासकीय मान्यतेच्या अनुषंगाने मुख्य अभियंता, सा.बां. प्रादेशिक विभाग, औरंगाबाद यांचे पत्र क्र. ३७१७ दि.०५/०७/१९९७ द्वारे रु.२९९.०० लक्ष किमतीच्या अंदाजपत्रकास तांत्रिक मान्यता प्रदान करण्यात आली होती. यामध्ये कामाचा वाव एक मोठा पुल बांधणे (१० गाळे २६.५० मीटर) असा होता.

२) या कामाची निविदा " सी " फॉर्म (contractor's own design) पद्धतीने बोलावण्यात आली. विहित निविदा प्रक्रिया पूर्ण झाल्यानंतर मे.राजीव औद्योगिक रासायनिक तांत्रिक सहकारी संस्था. औरंगाबाद यांची रूपये ३२४.२५ लक्ष किमतीची (निविदा रकमेपेक्षा २३.९५ टक्के जास्त) स्वीकारण्यात येऊन दि.२५/०९/१९९८ अन्वये कार्यारंभ आदेश देण्यात आला होता. कामाचा कालावधी ३० महिने होता.

३) तथापि, सदर काम समाविष्ट असलेल्या ५०५४ मार्ग व पूल (०३) राज्य मार्ग या लेखाशिर्षात पुरेसा निधी उपलब्ध न झाल्यामुळे कंत्राटदाराने केलेल्या कामाची देयके प्रलंबीत राहून कामाचे अर्थिक नियोजन चुकल्यामुळे कामाची प्रगती अतिशय मंदावली. त्यामुळे सदर काम रु. ४.०५ कोटी करिता केन्द्रिय मार्ग निधी अंतर्गत समाविष्ठ करण्यात आले.

४) त्यानंतर कंत्राटदाराने कामाची प्रगती योग्य न ठेवता काम बंद ठेवल्यामुळे कार्यकारी अभियंता, सा.बां.विभाग, परभणी यांनी " सी " नमुन्यातील करारनाम्यातील खंड- ३४ (क) रितसर नोटीस देऊन विभागाचे पत्र क्र. ७७३६, दि. २०/११/२००७ अन्वये सदर कामाचा करार विखंडीत केला.

५) उर्वरीत कामासाठी एकूण पाच वेळेस निविदा बोलाविल्या, तथापि, प्रतिसाद मिळाला नसल्याने, सदर काम सी नमुन्या ऐवजी ब-१ नमुन्यात करण्याचा प्रस्ताव शासनास सादर करण्यात आला. व त्यानुसार सदर कामास सु-सुधारित अंदजपत्रक तयार करून नमुना- ब- १ वर निविदा मागविण्यास प्रादेशिक कार्यालयाने अनुमती दिली.

६) तद्नंतर नविन निविदा प्रक्रिया करतांना पोचमार्गासह उर्वरीत पुलाच्या कामासाठी सुधारीत अंदाजपत्रक तयार करण्यात आले. त्यानुसार रु. १०.४१ कोटी एवढा खर्च अपेक्षित असल्याने, सदर काम केन्द्रिय मार्ग निधीतून पूर्ण होणे शक्य नसल्याने नाईलाजाने व सदर काम विहित २ वर्षांच्या कालावधीत पूर्ण होणे शक्य नसल्याने केन्द्रिय मार्ग निधीतून वापरण्यात आलेल्या रु. २.७१ कोटी खर्चाचे उपयोगिता प्रमाणपत्र पी.सी.आर. फोटोसह केला व ५०५४ मार्ग व पूल बिगर अनुशेष या शिर्षात मंजुरी घेण्यात आली.

७) पी.सी.आर. च्या माध्यमातून सादर केलेल्या पुलाच्या छायाचित्रामुळे गैरसमज निर्माण होऊन कामाची खोटी माहीती सादर केल्याचे प्रतीत होत आहे. तथापि वस्तुस्थितीत २ वर्षांच्या कालावधीत केन्द्रिय मार्ग निधीतून सदर काम पूर्ण होणार नसल्याने जेवढे आर्थिक वावाचे काम पूर्ण झाले त्याचा भौतिक वाव पूर्ण झाला असे प्रकल्प पूर्णता अहवालात सादर करण्यात यावे. पी.सी.आर च्या माध्यमातून सदर प्रकल्पाचा केन्द्रिय मार्ग निधीतून घेतलेला भाग पूर्ण झाला हे दर्शविले होते.

८) उर्वरीत कामाची निविदा प्रक्रिया ५०५४ मार्ग व पूल बिगर अनुशेष या शिर्षातून करण्यात आली असून सद्यःस्थितीत पुलाचे काम पूर्ण झालेले असून पूल वाहतुकीस खुला करण्यात आलेला आहे. त्यामुळे गावांना जोडण्याचे उद्दिष्ट साध्य झाले आहे. कृपया अनुपालन स्वीकृत व्हावे व परिच्छेद वगळावा ही विनंती.

महाराष्ट्र शासनाने , नरखेड तालुक्यातील जामगाव-थडीपवनी मार्गावार वर्धा नदीवर मोठा पूल बांधण्याचे काम केंद्रीय मार्ग निधीमध्ये समाविष्ट करण्याचा प्रस्ताव भारत सरकारला सादर (मे, २००८) केला. कामाच्या व्याप्तित पूल आणि त्याचे पोचमार्ग यांचा समावेश होता. भारत सरकारने ते काम केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत रु. ३.७५ कोटींना मंजूर (ऑगस्ट, २००८) केले.

कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग-II, नागपूर यांच्या अभिलेखांच्या छाननीत असे निदर्शनास आले की हे काम रु.३.४५ कोटी एवढया किमतीत ऑगष्ट २०१० पर्यंत पूर्ण करण्याकरिता दिले होते (फेब्रुवारी, २००९). महाराष्ट्र शासनाने या कामाचा प्रकल्प पूर्णता अहवाल (PCR) भारत सरकारला सादर केला (जून, २०११). तथापि, पोचमार्गाचे काम घेण्यात आले नव्हते.

अधीक्षक अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम मंडळ, नागपूर यांनी पोचरस्त्याचे बांधकाम रु. ३९.१६ लक्ष करीता मंजूर (जुलै, २०१२) केले. मे २०१३ पर्यत काम पूर्ण झाले नव्हते कारण रु. ४.३३ लक्ष रकमेच्या बाबींचे कामाच्या व्याप्तीनुसार निष्पादन करावयाचे राहीले होते.

विभागीय अधिकाऱ्यासमवेत संयुक्त तपासणी (मे, २०१३) दरम्यान असे आढळून आले की, पूलाकरता पोचमार्ग पूर्ण झालेले नव्हते आणि दगडमाती वगैरेचा ढिगारा कामाच्या जागीच पडलेला होता. याप्रकारे, महाराष्ट्र शासनाद्वारे जून, २०११ मध्ये भारत सरकारला सादर केलेला प्रकल्प पूर्णता खोटे प्रतिवृत्त देणे दर्शविते.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालील प्रमाणे नमूद केले आहे :—

१.४४ नरखेड तालुक्यातील जामगाव थडीपावनी रस्त्यावर वर्धा नदीवरील उंच बुडीत पुलाचे कामास महाराष्ट्र शासन निर्णय क्र.MDR-४२०८/CR-(३७८०)/P-३, दि. २०/१०/२००८ अन्वये रु. ३७५.०० लक्ष चे कामास प्रशासकीय मान्यता प्रदान करण्यात आलेली आहे. प्रशासकीय मान्यतेनुसार कामाचा वाव मध्ये १) पूलाचे बांधकाम २) पोचमार्गाचे बांधकाम ३) भूसंपादन या बाबी समाविष्ट आहे. या कामाचे सविस्तर अंदाजपत्रकास मंजूर किमंतीच्या ९०% किंमतीस अधीन राहून रु.३,४४,४७,९७० चे कामास मुख्य अभियंता, सा.बां.प्रा.विभाग, नागपूर यांनी तां.मा.क्र.६९/CE/२००८, दि.१४/१२/२००८ अन्वये तांत्रिक मान्यता प्रदान केलेली आहे. तांत्रिक मान्यतेनुसार कामाचा वाव मध्ये १) पुलाचे बांधकाम २) पोचमार्गाचे बांधकाम (Only Excavation of roadway) पुलाच्या RTL पेक्षा नदीचे काठ उंच असल्याने फक्त Level करण्यासाठी समाविष्ट आहे. या कामाचे कंत्राट या कार्यालयाचे करारनामा क्र.बी-१/३१४/डी.एल./२००८-०९, दि. २४/०२/२००९ च्या कार्यादेशाप्रमाणे अन्वये रु.३,४४,४७,९७० चे कामाच्या अनुसूची ब च्या दराप्रमाणे कंत्राट करण्यात आले. हे काम पूर्ण करण्याचा मूळ कालावधी १८ महिने दि. २३/०८/२०१० पर्यंत होता व या कामास प्रथम मुदतवाढ दि.३०/०६/२०११ व द्वितीय मुदतवाढ दि. २१/१२/२०१२ पर्यंत देण्यात आली. मंजूर अंदाजपत्रकाप्रमाणे दि.३०/०६/२०११ ला काम पूर्ण झाल्याने व खोदकामातील वापरण्यायोग्य साहित्य वापरुन पोचमार्ग तयार करून वाहतुक पुलावरुन सोडण्यात आली व काम पूर्ण करण्यात आले. काम पूर्ण झाल्याचा पूर्तता अहवाल दि. ३०/०६/२०११ रोजी सादर करण्यात आला. ह्यावेळी पोचमार्गाचे खडीकरण मूळ वावात समाविष्ट नसल्याने रु.३९,१६,४७० रकमेचे अतिरिक्त कामास अधीक्षक अभियंता, सा.बां.मंडळ, नागपूर यांनी पत्र क्र. निविदा/का.३(९)/७८७४/२०१२, दि. १३.७.२०१२ अन्वये मंजुरी प्रदान करण्यात आली व खडीकरण व डांबरीकरणाचे काम पूर्ण करण्यात आले.

वर नमूद केल्याप्रमाणे मूळ करारनाम्यानुसार काम पूर्ण झाल्याने व त्यावरून वाहतूक सुरू झाल्याने केंद्र शासनास पाठविलेला प्रकल्प पुर्णता अहवाल खोटे प्रतिवृत्त देणे दर्शविले आहे म्हणजे इष्ट होणार नाही.

महाराष्ट्र शासनाने 'आपेगांव-कुरनपिंपरी-महारटाकळी-चाकलांबा-शिंगरवाडी मार्गाच्या (एसएच-१५५) १/२०० ते २३/४०० कि.मी. चे सुधारणेचे' काम केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत प्रस्तावित केले (मे, २००८). कामाच्या व्याप्तीत एकूण २२.२० कि.मी. लांबी पैकी ८.५ कि.मी. लांबीत बळकटीकरण करणे समाविष्ट होते. डांबरीकरण रस्त्याच्या पूर्ण २२.२० कि.मी. लांबीत करावयाचे होते. वाहन-मार्गाची रुंदी ३.७० मीटर होती. जरी शिंगारवाडी गावापर्यंत रस्ता चालू राहण्यासाठी चेनेज १५/४०० कि.मी. मध्ये पूल अत्यावश्यक होता तरीही भारत सरकारला प्रस्ताव सादर करतांना तोच वगळण्यात आला.

भारत सरकारने बळकटीकरण व डांबरीकरणासाठी रु. तीन कोटी मंजूर केले (ऑगस्ट, २००९). कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, बीडने मे, २०११ मध्ये काम प्रदान केले जे मे, २०१२ पर्यंत पूर्ण करावयाचे होते. लेखापरीक्षेस असे निदर्शनास आले की जरी संपूर्ण २२.२० कि.मी.मार्गाचे डांबरीकरण कामात अंतर्भूत होते तरी सविस्तर अंदाजपत्रकात ते समाविष्ट करण्यात आले नाही व कार्यादेश निर्गमित करण्यात आला. कार्यादेशामध्ये अंतर्भूत चेनेज ४/०० ते ८/३०० (४.३० कि.मी.) ऐवजी मोजणी पुस्तकामध्ये डांबरीकरणाचे काम चेनेज ४/०० ते ७/७२० (३.७२० कि.मी.) मध्ये केले गेले असे दर्शविले होते. कंत्राटदाराने बळकटीकरण व डांबरीकरणाचे काम रु. ३.१५ कोटी किंमतीत पूर्ण केले (मे, २०१२). महाराष्ट्र शासनाने भारत सरकारला (मार्च, २०१३ च्या मासिक प्रगती अहवालाद्वारे) संपूर्ण रस्ता लांबी २२.२० कि.मी. चे काम पूर्ण झाले असे कळविले (एप्रिल, २०१३) पंरतू भारत सरकारला प्रकल्प पूर्णता अहवाल सादर करण्यात आला नाही (जुलै, २०१३).

शिवाय, चेनेज १५/४०० कि.मी. येथील पुलाचे बांधकाम दुसऱ्या कंत्राटदाराला राज्य निधीतून रु. ६९.६८ लक्ष किमतीत ऑगस्ट, २०१० पर्यंत पूर्ण करण्याकरिता प्रदान केले (ऑगस्ट, २००९). कामाच्या जागेला विभागीय अधिकाऱ्यांसमवेत संयुक्तपणे प्रत्यक्ष भेट दिली असता (जुलै, २०१३) असे आढळले की चेनेज ७/७२० कि.मी. ते १२/५०० कि.मी. मध्ये डांबरीकरण व बळकटीकरणाचे काम झाले असले तरीही रस्ता मोटर वाहतुकीस योग्य नव्हता. पुलाचे काम सुद्धा अपूर्ण होते. याप्रकारे, भारत सरकारला रस्ता सुधारणेचा प्रस्ताव पाठविताना पुलाचे बांधकाम समाविष्ट न केल्यामुळे रस्त्याच्या व पुलाच्या कामावर झालेला रु. ३.५२ कोटीचा खर्च निष्फळ ठरला.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :—

१.४५ आपेगाव-कुरणपिंपरी-महारटाकळी-चाकलंबा-शिगरवाडी रस्ता रामा-१५५ किमी १/२०० ते २३/४०० ही लांबी २२.२० कि.मी. आहे. वरीलप्रमाणे एकूण लांबीपैकी मंजूर रकमेच्या अधीन राहून व मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम प्रादेशिक विभाग, औरंगाबाद यांनी प्रत्यक्ष पाहणी करून साखळी क्र.४/०० ते ७/२०० मधील एकूण ३.७२ कि.मी. लांबीच्या रस्त्याची सुधारणा करण्याच्या कामास रु.२६६.८८ लक्ष रकमेस तांत्रिक मान्यता दिलेली आहे. त्यामुळे कार्यारंभ आदेशामध्ये दर्शविलेले साखळी क्र.४/०० ते ८/३०० एकूण ४.३० कि.मी. हे चुकीचे आहेत. तसेच मोजमाप पुस्तिकेतील साखळी क्र. हे तांत्रिक मान्यता प्राप्त व्याप्तीमधील साखळी क्रमांकाप्रमाणे आहेत. प्रस्तावित रस्ता हा सुपिक काळ्या जमिनीतून जाणारा व "गोदाकाठ" चा आहे. सदर रस्त्यावर ऊस व वाळू वाहतूक मोठ्या प्रमाणावर होते त्यामुळेच या प्रस्तावित रस्त्याच्या मजबुतीकरणासाठी कठीण मुरुमाच्या भरावासह दाणेदार सब-बेस ची तरतूद करण्यात आली होती. यानंतर २२.५० से.मी. जाडीचे खडीकरण करण्यात आलेले आहे, व ७.५० सेमीचे बीबीएम करून कारपेट सिलकोट चे काम करण्यात आले होते. मंजूर अंदाजपत्रक व निविदेनुसार काम पूर्ण करण्यात आले, त्यामुळे काम पूर्ण झाल्याचे कळविण्यात आले होते.

याच रस्त्यावरील साखळी क्र.१५/४०० मधील पुलाचे काम अन्य योजनेतून मंजूर होते व ते पूर्ण करण्यात आले आहे.

सदरील काम मंजूर व्याप्तीप्रमाणे मातीकाम भरावाची उंची वाढविणे, मातीकामावर जीएसबी चा लेयर देऊन ६० मी.मी., ४० मी.मी. खडीकरण करून डांबरीकरण करण्यात आलेले आहे. या कामावर रु. ३१५.२२ लक्ष इतका एकूण खर्च झालेला आहे. त्यामुळे या कामावरील मंजूर केलेला खर्च निष्फळ ठरला असे म्हणणे संयुक्तिक वाटत नाही.

रस्त्याच्या तुटलेल्या कडा ठेकेदाराने स्वखर्चाने दुरुस्त करून दिलेल्या आहेत. निविदा शर्तीनुसार कामावरील साहित्याचे चाचणी निष्कर्ष घेण्यात आलेले आहेत. सध्या रस्ता सुस्थितीत असून वाहतूक सुरळीत चालू आहे.

परिच्छेद क्रमांक २.१.८.४ कामांची चुकीची निवड

१.४६ केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ मध्ये विनिर्दिष्ट आहे की ज्या रस्त्यांवर गेल्या तीन वर्षांत सुधारणा कामे केली गेली असतील तेथील कामे केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत प्रस्तावित करण्यात येऊ नये.

कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, भंडारा ने चेनेज १०४/०० कि.मी. ते १३०/०० कि.मी. आणि १३५/०० कि.मी. ते १४२/२०० कि.मी. मध्ये रामटेक-खापा-तुमसर मार्गाच्या सुधारणेचे काम प्रस्तावित (नोव्हेंबर, २०१०) केले होते. भारत सरकार ने ते काम केंद्रीय मार्ग निधी खाली मंजूर केले (जानेवारी, २०११) हे काम निष्पादनाकरिता रु. २२.५५ कोटी मूल्याच्या कंत्राटाने मे २०१३ पर्यंत पूर्ण करण्याकरिता दिले गेले (नोव्हेंबर, २०११) लेखापरीक्षेस असे आढळले की २.८ कि.मी. (५.५० मीटर वाहनमार्ग) रस्ता लांबी वर सुधारणा व डांबरीकरणाचे नुतनीकरण आधीच २००९-१० दरम्यान रु. २२.३७ लक्ष खर्च करून करण्यात आले होते. याप्रकारे, आधीच ज्या रस्ता लांबीवर सुधारणा कामे निष्पादित केली गेली होती, त्या रस्त्यांची निवड ही केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ मधील तरतुदीच्या विरुद्ध होती.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे :—

१.४७ सदर रस्ता लांबीत २.८ कि.मी.१०४/४०० ते १०५/२०० आणि कि.मी. ११४/०० ते ११६/०० (५.५० मीटर रुंदीचा वाहनमार्गाची) देखभाल व दुरुस्ती म्हणून सन २००९-१० मध्ये केवळ ५.५० मीटर रुंदीचे नुतनीकरणाचे काम करण्यात आलेले होते. देखभाल दुरुस्ती अंतर्गत करण्यात आलेले ५.५० मीटर रुंदीचे डांबरी पृष्ठभाग नूतनीकरणाचे काम हे केवळ दुरूस्ती स्वरूपाचे आहे. सदर कामासाठी प्रदान केलेल्या देयकाच्या प्रतिवरून ह्या २.८ कि.मी. लांबीत ७५ मी.मी. बी.बी.एम. ने खड्डे दुरुस्ती करून ह्या संपूर्ण लांबीत व रुंदीत केवळ २० मी.मी. जाडीचे कारपेट व सिलकोट द्वारेच नुतनीकरणाचे (केवळ पृष्ठभागाची दुरुस्तीचे काम असून) २.८ कि.मी. साठी रु. २२.३७ लक्ष म्हणजेच रु.८.०० लक्ष प्रति कि.मी. इतक्याच किमतीचे दुरुस्तीचे काम सन २००९-१० मध्ये होते. हे काम २६.८.२००९ ला सुरू करून २००९ मध्येच पूर्ण करण्यात आले. यावेळी रस्ताची रुंदी ५.५० मीटर इतकीच होती.

सन २०११ मध्ये प्रस्तावित केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गतचे काम हे प्रामुख्याने नमूद लांबीतील रस्त्याच्या ५.५० मीटर ते ७.०० मीटर रुंदीपर्यंत रुंदीकरणाचे होते. दुरुस्तीचे सन २००९-१० मध्ये नूतनीकरण केलेली लांबी ही ५.५० मीटर रुंदीची असून ही लांबी लेखा आक्षेपाच्या अनुषंगाने वगळण्याचे गृहीत धरल्यास, ही २.८०० कि.मी. लांबी वगळल्याने या रस्त्याच्या एकूण १०.३०० कि.मी. लांबीतील २.८० कि.मी. लांबीचे ५.५० मीटर रस्त्याचे ७.०० मीटर रुंदीकरण झाले आहे. केंद्र शासनाकडे नोव्हेंबर, २०१० ला पाठविलेल्या प्रस्तावात १०४/००० ते १३०/००० ह्या २६ कि.मी.

लांबीचे ५.५० मीटर रुंदीचे ७.०० मीटर रुंदीकरणाचा रस्ता तयार करण्याचे प्रस्तावित होते. यात या रस्त्याचे रुंदीकरण व सुधारणा असा वाव होता. यामुळे या २.८ कि.मी (कि.मी. १०४/४०० ते १०५/२०० व ११४/०० ते ११६/००) या लांबीतसुद्धा ५.५० मीटर चे ७.०० मीटर वाहनमार्गाचे रुंदीकरणाचे काम प्रस्तावित करणे अनिवार्य होते. तद्नंतर ३ वर्षानंतर केंद्रीय मार्ग निधीचे मंजुर कामात या संपूर्ण लांबीचे ५.५० मीटर ते ७.०० मीटर रुंदीकरण व मजबुतीकरणाचे काम करण्यात आलेले आहे. केवळ दोन्ही रस्त्यांच्या नावात "सुधारणा" असे नाव असल्याने वाव सारखा समजून लेखा आक्षेप निर्माण झाला आहे. प्रत्यक्षात दोन्ही कामांचा वाव भिन्न आहे. हे वरीलप्रमाणे विवेचनात स्पष्ट केले आहे.

तांत्रिक मान्यतेनुसार वाव :–

२००-१० मधील काम कि.मी.१०४/४०० ते १०५/२०० व ११४/०० ते ११६/००	५.५० मी. रुंदीचे दुरुस्ती, नूतनीकरण	लांबी-२.८०० कि.मी.	रुंदी ५.५० मी.	किंमत- २२.३७ लक्ष
२०१०-११ मधील काम कि.मी.१०४/४०० ते १२४/७१०	५.५० मी. ते ७.०० मी. रुंदीकरण व सुधारणा	लांबी- १०.३०० कि.मी.	५.५० मी. ते ७.०० मी. रुंदीकरण	किंमत – १९९०.४५ लक्ष

यामुळे सदरहू लांबीची निवड केंद्रीय मार्ग निधी नियमातील तरतुदीनुसार नाही हे म्हणणे संयुक्तिक वाटत नसल्यामुळे सदरहू मुद्दा वगळण्याची विनंती करण्यात येत आहे.

परिच्छेद क्र. २.१.८.५–सदरहू परिच्छेद लोकलेखा समितीसमोर प्रलंबित असून यासंदर्भातील अहवाल स्वतंत्ररित्या भाग-२ द्वारे पुढील अधिवेशनात सभागृहास सादर करण्यात येईल.

परिच्छेद क्रमांक २.१.८.६ कामाचे निकृष्ट निष्पादन

१.४८ कामांच्या निकृष्ट निष्पादनाची प्रकरणे खाली मांडली आहेत.

- भारतीय मार्ग कॉग्रेस ३७-२००१ (आय.आर.सी.) प्रमाणे, बिटुमिनस मेकॅडमच्या पृष्ठभागाला हानिपासून रोखण्यासाठी जास्तीत जास्त ४८ तासांच्या आत पुढच्या फरसबंदी (Pavement) थराने किंवा वेअरिंग (Wearing) थराने आच्छादले पाहिजे.

  सार्वजनिक बांधकाम विभाग, नांदेड ने अर्धापूर शहराला वळण रस्ता बांधण्याचे काम रु. १९.९५ कोटी किंमतीत दिले (डिसेंबर, २०११) असे निदर्शनास आले की मार्च २०१३ मध्ये रु.२.४४ कोटी खर्चाने बिटुमिनस मेकॅडम टाकण्यात आला. परंतु जून २०१३ पर्यंत तो फरसबंदी थराने आच्छादल्या गेल्या नाही. भारतीय मार्ग कॉग्रेस चे विनिर्देश पाळल्या गेले नाहीत त्यामुळे बिटुमिनस मेकॅडम पृष्ठभागाला हानी पोचण्याची शक्यता नाकारता येत नाही.

  निर्गमन परिषदेत, सचिव (मार्ग), सार्वजनिक बांधकाम विभागाने नमूद केले (ऑक्टोबर, २०१३) की कुठलाही बिटुमिनस मेकॅडम पृष्ठभाग आच्छादना विना ठेवण्यात येऊ नये असे परिपत्रक निर्गमित करण्यात येईल.

- भारत सरकाने केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत एका कामासाठी रु. तीन कोटी मंजूर केले (ऑगस्ट २००८) मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम क्षेत्र, औरंगाबाद यांनी कामासाठी रु. २.६७ कोटीची तांत्रिक मंजुरी दिली (नोव्हेंबर २००९) हा मार्ग काळ्या मातीच्या सुपीक जमिनीतून जात होता आणि पाणी साचण्याने तो अतिशय हानी प्रवण होता. जड वाहतुकीच्या वापरासाठी रस्त्याचे मजबुतीकरण करण्यासाठी, अस्तित्वातील पृष्ठभाग खोदणे आणि तो दाणेदार सब-बेस (Granular Sub-base) व कठीण मुरूम यांनी भरणे, यांचा कामाच्या व्याप्तीत समावेश होता. दाणेदार सब-बेस व कठीण मुरूम यांच्या भरावाची परिमाणे प्राक्कलनात रस्त्याच्या कवचाची आवश्यक ती जाडी ठेवण्याच्या दृष्टीने स्वतंत्रपणे काढली होती. कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, बीड यांनी वरील काम रु. ३.१० कोटी या कंत्राटी मूल्याने दिले (मे, २०११). हे काम मे, २०१२ मध्ये रु. ३.१५ कोटी खर्च होऊन पूर्ण झाले.

  लेखापरीक्षेस असे निदर्शनास आले की ७,२२४ घ.मी. दाणेदार सब-बेस आणि ४५,०८५.७५ घ.मी. कठीण मुरूम या अंदाजित भरावा सह अस्तित्वातील फरसबंदी (Pavement) खोदकामाची तरतूद ३१.८२ घनमीटर होती. याविरूद्ध, कंत्राटदाराने २७५.२८ घ.मी. खोदकाम केले आणि ५,६३८.८२ घ.मी. दाणेदार सब-बेस व ३८,३४५ घ.मी. कठीण मुरूम यांनी भराव केले.

  कंत्राटात विनिर्दिष्ट असलेल्या खोदकामाच्या परिमाणापेक्षा २४३.४६ घ.मी.जास्त खोदकाम कंत्राटदाराने केल्यामुळे हे जास्तीचे खोदकाम भरून काढण्यासाठी दाणेदार सब-बेस आणि कठीण मुरूम यांचा भराव करण्याचे परिमाण जास्तीचे असणे आवश्यक होते. तथापि, दाणेदार सब-बेस व कठीण मुरूम यांचा भराव करण्यातील तूट, रस्त्यासाठी आवश्यक असणारी कवचाची जाडी साध्य न झाल्याचे दर्शविते.

लेखापरीक्षेद्वारे विभागीय अधिकाऱ्यांसह रस्त्याची प्रत्यक्ष पडताळणी केली असता (जुलै २०१३) असे आढळून आले की दाणेदार सब-बेस व कठीण मुरूम यांच्या भरावातील तुटीमुळे रस्त्याच्या दोन्ही बाजूचे वाहन मार्ग व बाजूचे शोल्डर्स यांची हानी झाली होती. निर्गमन परिषदेच्या वेळी सचिव (मार्ग), सार्वजनिक बांधकाम विभागाने नमूद केले (ऑक्टोबर २०१३) की काम क्षेत्रिय दक्षता आणि गुण नियंत्रण शाखेकडून तपासल्या जाईल.

- पाण्याने रस्त्याची होणारी हानी टाळण्यासाठी, महाराष्ट्र शासनाने जेव्हा जेव्हा काळी माती असलेल्या भागातून रस्ता जातो त्या रस्त्यावर कठीण मुरूम आवरणाचे काम निष्पादित करताना विविध चाचण्या व्हावयास हव्यात असे विहित केले (नोव्हेंबर १९९७).

सार्वजनिक बांधकाम विभाग, अकलुज यांच्या अभिलेखांच्या तपासणीत असे निदर्शनास आले की दोन रस्त्यांची कामे केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत दिल्या गेली (नोव्हेंबर २०११) दोन्ही रस्ते अशा भागातून जात होते जिथे सुपीक काळी माती होती. दोन्ही कामांच्या व्याप्ती मध्ये मऊ आणि कठीण मुरूम रस्त्यावर पसरणे हे अंतर्भूत होते. एकूण ४९,३४७.६१ घन मी.मऊ आणि कठीण मुरूम परिमाणाचा पुरवठा आणि वापर करण्यात आला, ज्याकरता रु. ८८.९४ लक्ष खर्च करण्यात आला. तथापि, विहित चाचण्यांपैकी एकही चाचणी केल्यासंबंधीचा अहवाल लेखापरीक्षणाकरिता दिल्या गेल्या अभिलेख्यांत नव्हता त्यामुळे लेखापरीक्षेस, कार्यान्वित कामाच्या गुणवत्तेची खातरजमा करता आली नाही.

निर्गमन परिषदेत, सचिव (मार्ग), सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांनी नमूद केले (ऑक्टोबर, २०१३) की याविषयी तपासणी करण्यात येईल.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१.४९ अर्धापूर शहराला वळण रस्ता हा नव्याने बांधण्यात येणार होता. बिटुमिनस मेकॅडमचे काम केल्यानंतर बिटुमिनस मेकॅडमचे काम क्षतिग्रस्त होऊ नये म्हणून त्यावर सिलकोट (seal coat) चे काम कंत्राटदाराच्या स्वखर्चाने करून घेण्यात आले होते व त्यासाठी कंत्राटदारास कोणतेही देयक अदा केले नाही. याशिवाय बिटुमिनस मेकॅडमचे कामावरील आच्छादन (सेमी डेन्स बिटुमन कार्पोट) करण्याचे काम अंतिमतः पूर्ण होई पर्यंत अर्धापूर वळण रस्त्याचा वापर वाहतुकीस पूर्णतः बंद ठेवण्यात आला होता. सेमीडेन्स कारपेटचे काम होई पर्यंत कंत्राटदाराने स्वखर्चाने केलेल्या सिलकोटमुळे व रस्त्यावरील वाहतूक पूर्णतः बंद ठेवल्यामुळे बिटुमिनस मेकॅडमचे काम क्षतिग्रस्त झाले नाही. सद्यःस्थितीत सदर रस्ता वाहतुकीय योग्य आहे. यावरुन बिटुमिनस मेकॅडमचे काम क्षतिग्रस्त झालेले नसल्याचे दिसून येते.

कृपया परिच्छेद वगळण्यात यावा, ही विनंती.

अंदाजपत्रकामध्ये खराब डांबरी पृष्ठभाग खोदून काढण्याची बाब असून, ती सर्वसाधारणपणे संपूर्ण प्रस्तावित लांबीच्या पृष्ठभागाच्या १०% इतकी प्रस्तावित करण्यात आली होती, परंतु प्रत्यक्षात जास्त पृष्ठ भागाची खोदाई झाल्यामुळे खोदाईच्या परिमाणांत वाढ झालेली आहे. क्षतिग्रस्त डांबरी पृष्ठ भाग काढून त्यानंतरच कठिण मुरुमाने भराव काम व दाणेदार सबबेसचे काम करण्यात आलेले आहे.

खोदाईच्या बाबीशी भरावकाम व दाणेदार सबबेसच्या बाबीचा काहीही संबंध नाही.

मंजूर अंदाज पत्रकात प्रस्तावित एकूण ४.३० कि.मी. लांबीसाठी दाणेदार सबबेसचा थर व कठिण मुरुमाने भराव कामाची तरतूद करण्यात आलेली होती. परंतू प्रत्यक्ष काम करतेवेळी आवश्यक लांबीत भराव काम व दाणेदार सबबेसचे काम केले असल्याने त्यांच्या परिमाणांत बचत झालेली आहे.

रस्त्यासाठी आवश्यक असणाऱ्या कवचाची जाडी साध्य करण्यात येऊनच रस्त्याचे काम पूर्ण करण्यात आलेले आहे.

रस्त्याच्या तुटलेल्या कडा ठेकेदाराने स्वखर्चाने दुरुस्त करून दिलेल्या आहेत. निविदा शर्तीनुसार कामावरील साहित्याचे चाचणी निष्कर्ष घेण्यात आलेले आहेत. सध्या रस्ता सुस्थितीत असून वाहतूक सुरळित चालू आहे.

सदर कामांच्या मृद व कठिण मुरुमांच्या विहित चाचण्या घेण्यात आल्या आहेत. कामाचा चाचणी निष्कर्ष घेतले नाही, असे नाही, या कामाच्या विहित निकषानुसार चाचण्या घेण्यात आल्या असून सुलभ संदर्भासाठी त्याची छायांकित प्रत सोबत जोडण्यात येत आहे. तसेच काम गुणवत्तापूर्वक झाले असल्याची खातरजमा करण्यात आली आहे.

परिच्छेद क्रमांक २.१.८.७ कामांच्या निष्पादनात नियमबाह्य खर्च

१.५० कार्यान्वयन करणाऱ्या प्राधिकरणांनी रस्ता कामांचे निष्पादन करताना शासकीय प्रमाणकांचे अनुपालन केले पाहिजे आणि भारतीय मार्ग कॉग्रेसच्या विनिर्देशांची कंत्राटात योग्य ती तरतूद केली पाहिजे.

कामाची व्याप्ती कमी करणे

१.५१ केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ च्या नियम ५(३) अनुसार, केंद्रीय मार्ग निधी खालील रस्ता कामांचे प्रस्ताव, दोन ठिकाणांना जोडण्यासाठी आवश्यक अंतर जर १० कि.मी. पेक्षा कमी आहे अशी परिस्थिती सोडून, इतर सर्व प्रकरणांत सामान्यपणे कमीतकमी १० कि.मी. लांबीकरीताच केले जावेत.

लेखापरीक्षा छाननीत असे निदर्शनास आले की चाचणी तपासणी केलेल्या सहा विभागांत, भारत सरकारने एकूण १०९.३३ कि.मी. लांबीच्या नऊ रस्त्यांच्या कामाकरिता रु. ५६.६५ कोटी मंजूर केले होते. तथापि, या नऊ रस्त्यांकरिता तयार केलेल्या प्राक्कलनांत प्रत्यक्ष समाविष्ट झालेली मार्गाची लांबी फक्त ७८.४८ कि.मी. होती. विभागांच्या कार्यकारी अभियंत्यांनी नमूद केले (मार्च-एप्रिल २०१३) की मंजूर किंमतीच्या मर्यादेत राहून काम पूर्ण करण्याकरिता कामाची व्याप्ती कमी करण्यात आली.

कार्यकारी अभियंत्यांचे उत्तर मान्य नाही कारण रस्ता लांबीच्या फक्त काही भागावर संपूर्ण मंजूर राशी खर्च करून काम निष्पादित करण्यात आले जे असे दर्शविते की रस्त्याच्या कामाचे प्रस्ताव सुरूवाती पासूनच चुकीचे सादर केले होते.

मंजूर व्याप्तीच्या मर्यादेबाहेर कामांचे निष्पादन

१.५२ महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम नियम पुस्तिकेच्या परिच्छेद १३४ मध्ये नमूद केले आहे की, मूळ प्रस्तावात कुठलेही विचलन करण्यासाठी सुधारित प्रशासकीय मान्यता घ्यावयास पाहिजे.

पाच केंद्रीय मार्ग निधी कामांत (चार विभाग), कामाच्या मंजूर व्याप्तीच्या बाहेर रु. २.०४ कोटी खर्च केला गेला. तथापि, महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम पुस्तिकेच्या नियमानुसार या पाच ही कामांत सुधारित प्रशासकीय मान्यता प्राप्त केली गेली नाही. याशिवाय, वित्त आयोग XIII च्या सहा कामांत (तीन विभाग) कामांच्या मंजूर व्याप्तीच्या बाहेर असणाऱ्या निष्पादनावर रु. १.८८ कोटींचा खर्च केला गेला परंतु सुधारित प्रशासकीय मान्यता प्राप्त केली गेली नाही.

बचती मधून मार्गांच्या अतिरिक्त लांबीचे निष्पादन

१.५३ महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम लेखा संहितेच्या परिच्छेद १०.२.२१ अनुसार कंत्राटदाराला, कामाच्या जागी आणलेल्या साहित्याच्या प्रतिभूतिवर, अशा साहित्याच्या मूल्याच्या ७५ टक्के पेक्षा जास्त असणार नाही इतके अग्रिम (प्रतिभूत अग्रिम) दिला जाईल. शासनाची हानी होण्यास प्रतिबंध करण्यासाठी, प्रभारी अभियंत्याने साहित्याची खरेदी बीजके कंत्राटदाराकडून प्राप्त करावयास हवी आणि साहित्य कामाच्या जागी आणले गेले आहे याची सुद्धा खात्री करून घ्यावयास हवी.

सार्वजनिक बांधकाम विभाग, नांदेड ने 'बारड-मुखेड-मालकवठा मार्गाच्या कि.मी.०/०० ते ८/०० या मध्ये सुधारणेचे काम' केंद्रीय मार्ग निधी खाली रु. ५.५६ कोटींना दिले (ऑगस्ट, २००९). कंत्राटदाराला दिलेल्या रु. २.८१ कोटी प्रतिभूत अग्रिमामध्ये (मार्च, २०१०) ४२० मे.टन बिटुमनच्या रु. १.०३ कोटी मूल्याचा समावेश होता. लेखापरीक्षा पडताळणीत असे आढळले की जरी कामावरील बिटुमनचा प्रत्यक्ष वापर फक्त २८८ मे.टन असला तरी बिटुमनच्या १३२ मे. टन इतक्या जादा परिमाणावर रु. ३२.३७ लक्ष इतके प्रतिभूत अग्रिम कंत्राटदाराला प्रदान करण्यात आले. मे २०१३ मध्ये कंत्राटदाराला अंतिम भुगतान प्रदान करण्यात आले. शिवाय, कंत्राटदाराने सादर केलेली खरेदी बीजके डिसेंबर, २००८ ते जुलै, २००९ या कालावधीची म्हणजे कंत्राटदाराला काम देण्यापूर्वीच्या कालावधीची होती.

निर्गमन परिषदेत सचिव (मार्ग), सार्वजनिक बांधकाम विभागाने लेखापरीक्षा निरीक्षण मान्य केले (ऑक्टोबर २०१३).

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालील प्रमाणे नमूद केले आहे.

१.५४ लेखापरीक्षणाच्या आक्षेपाच्या अनुषंगाने नमूद करण्यात येते की एखादे काम प्रस्तावित करताना त्यावेळची परिस्थिती विचारात घेऊन कामाच्या किंमती प्रस्तावित करण्यात येतात. तथापि, प्रत्यक्ष कामे मंजूर होण्यास बराच कालावधी लागतो. यादरम्यान रस्त्याची परिस्थिती जास्त खराब होते व प्रत्यक्ष तांत्रिक मान्यता देताना कामाच्या विनंती नुसार मंजूर लांबीपेक्षा कमी लांबीचे काम हाती घेता येणेच शक्य होते. त्यामुळे कार्यकारी अभियंता यांनी दिलेले उत्तर वस्तुस्थितीदर्शक आहे. कृपया स्पष्टीकरण मान्य व्हावे.

अशाप्रकारे करण्यात आलेल्या अनियमिततेबाबत संबंधितांना समज देण्यात येत आहे.

विषयांकित प्रकरणी सविस्तर चौकशी सुरू करण्यात आली आहे व संबंधितावर कारवाई करण्यात येईल.

परिच्छेद क्रमांक २.१.९ वन विभागाच्या अनुमतीकरीता रोखलेली कामे

१.५५ वन संरक्षण अधिनियम, १९८० मध्ये असे विनिर्दिष्ट केले आहे की, वन जमीन, पर्यावरण व वन मंत्रालयाच्या पूर्व परवानगी शिवाय वनेतर हेतूसाठी वापरल्या जाऊ नये. याशिवाय, महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम नियमपुस्तिकेचा परिच्छेद २५१ आवश्यक असलेल्या जमिनिचा ताबा घेतल्या शिवाय काम सुरू करण्यास परावृत्त करतो.

लेखापरीक्षेस असे निदर्शनास आले की नमूना चाचणी केलेल्या दोन विभागांतील दोन कामांमध्ये वरील तरतुदी पाळल्या गेल्या नाही, त्याचा तपशील तक्ता ६ मध्ये दिला आहे.

तक्ता ६. वन विभागाच्या अनुमतीकरीता रोखलेल्या कामांचा तपशील

विभाग	कामाचा तपशील	उत्तर
सा.बां. विभाग, नागपूर-II	**नाबार्ड** 'खापरी-लिंगा-लडाई-बाजारगाव मार्ग १०/७०० किमी ते १२/५०० किमी (मु.जि.मा.१०) ची सुधारणा, बळकटीकरण व डांबरीकरण (एसटीबीटी) चे काम रु.६२.३८ लक्ष किंमतीत दिले होते (फेब्रुवारी, २००९). याच रस्त्याच्या १२/५०० ते १५/५०० चे दुसरे काम दुसऱ्या कंत्राटदाराला रु.१.४४ कोटींना दिले (नोव्हेंबर २००९) होते. पर्यावरण व वन विषयक ना हरकत प्रमाणपत्र पर्यावरण व वन मंत्रालयाकडून प्राप्त न झाल्यामुळे दोन्ही कामे थांबवावी लागली (जानेवारी २०११). कंत्राटदाराने फक्त बळकटीकरणाचे काम निष्पादित केले ज्यासाठी त्याला रु.१.४२ कोटी प्रदान करण्यात आले (मार्च-२०१३). डांबरीकरण कामाचे निष्पादन न झाल्यामुळे तो रस्ता सर्व ऋतू मध्ये वापरण्यात येऊ शकेल असा झाला नाही आणि रस्त्याचा टिकाऊपणा कमी झाला.	निर्गमन परिषदेत सचिव (मार्ग) सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांनी लेखापरीक्षा निरीक्षण मान्य केले. (आक्टोबर २०१३)
सा.बां. विभाग, (रो.ह.यो.), गोंदिया	**केंद्रीय मार्ग निधी** 'सांगडी-नवेगाव-गोठणगाव-केशोरी मार्ग (मु.जि.मा.-३५) च्या किमी १२/०० ते २४/०० ची सुधारणाा करण्याचे काम रु.३.१४ कोटींना दिले होते (फेब्रुवारी २०१२). जरी मार्गाचे काम वन जमिनीतून निष्पादित केले जात होते, तरीही काम प्रारंभ करण्यापूर्वी वन विभागाकडून ना हरकत प्रमाणपत्र घेतल्या गेले नाही. वन विभागाने या कामाच्या निष्पादनाला आक्षेप घेतला व त्यामुळे ते काम रु.४४.६५ लक्ष खर्च झाल्यानंतर थांबविण्यात आले	

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालील प्रमाणे नमूद केले आहे.

१.५६ (१) खापरी-लिंगा-लडाई-बाजारगाव मार्ग १०/७०० ते किमी ते १२/५०० किमी (प्रजिमा-१०) रुपये ८०.०० लक्ष व (२) खापरी-लिंगा-लडाई-बाजारगाव मार्ग १२/५०० ते किमी ते १५/९०० किमी (प्रजिमा-१०) रुपये १६५.५२ लक्ष नाबार्ड-१४ मध्ये समाविष्ट होते.

विषयांकित कामाचे अंदाजपत्रक वनविभागाची परवानगी घेतल्यानंतर सादर केले होते. शासन आदेश क्रमांक-एफएलडी/३१०२/प्र.क्र.९/एफ-१०, दि.२४ जुन, २००३ अन्वये डांबरीकरण करीता वेगळे परवानगी घेण्याची आवश्यकता नसल्याचे आदेशित आहे. परंतु रस्त्याचे बळकटीकरणानंतर वन विभागाने डांबरीकरण करीता पर्यावरण विभागाची परवानगी घेण्याबाबत कळविले, करीता डांबरीकरणाचे काम फक्त किमी१४/९०० ते १५/९०० पर्यंत करण्यात आले असून उर्वरित भाग १०/७०० ते १४/९०० चे फक्त खडीकरण करण्यात आले आहे.

ह्या उर्वरित १०/७०० ते १४/९०० चे डांबरीकरण करीता या विभागामार्फत पाठपुरावा करण्यात आला असून वनविभागाचे पत्र क्रमांक.कक्ष-११/वनसंवर्धन/प्र.क्र.रस्ता/१७७१/१७-१८,दिनांक २५/०७/२०१७ अन्वये उक्त लांबीत डांबरीकरणाची परवानगी प्राप्त झाली आहे.

सदर कामे नाबार्ड-१४ मध्ये सन २००८-२००९ व सन २००९-२०१० मध्ये कार्यान्वित झाली होती व या कामाचा पीसीआर त्यावेळी सादर करण्यात आला होता. या अनुषंगाने याबाबत सादर करण्यात येते की, डांबरीकरणाची परवानगी २०१७ मध्ये प्राप्त झाली असून सदर लांबीत डांबरीकरणाची कामे मंजूर करून त्यांचे निष्पादन करण्यात येईल. परंतु डांबरीकरणापूर्वीही सदर रस्त्याचा वापर सुरू करण्यात आला होता.

(२) सांगडी-नवेगाव- गोठणगाव द्वकेशोरी मार्ग (मु.जि.मा.-३५) वन कायदा, १९८४ ला अंमलात येण्यापूर्वी सदर रस्ता अस्तित्वात होता. १९९७ मध्ये सदर रस्ता पाटबंधारे विभागाकडून सा.बां.विभागाकडे हस्तांतरीत करण्यात आला. अस्तित्वात असलेल्या सोनगडी नवेगाव गोठणगाव केशोरी प्रजिमा-३५ हा संपूर्ण डांबरी पृष्ठभागाचा असून किमी १२ ते १४ वगळता संपूर्ण रस्ता ५.५० मी. रुंदीचा आहे. किमी १२ ते २४ हा ३.७० मी रुंदीचा असल्याने रुंदीकरणासाठी २०११ मध्ये प्रशासकीय मान्यता घेऊन २/२०२ मध्ये सदर कामाकरीता निविदा बोलावण्यात आल्या. त्यानुसार ह्या रस्त्यावर सर्व मोऱ्या, नाल्यांची बांधकामे पूर्ण झालेली आहे. ह्या रस्त्यावर झाडांची कटाई न करता रुंदीकरणाची प्रक्रिया सुरू होती परंतु वन विभागाद्वारे हे काम थांबविण्यात आले. त्यामुळे रुंदीकरणाच्या कामास वनविभागाच्या परवानगीचा प्रस्ताव दि. १७.०७.२०१२ ला वनविभागाकडे पाठविण्यात आला होता. उपवनसंरक्षक, गोंदिया यांचे दि. २२.०९.२०१४ च्या पत्रानुसार पर्यावरण विषयक ना-हरकतचा प्रस्ताव महाराष्ट्र प्रदुषण मंडळ, भंडारा यांना सादर केला.

सदरहू प्रस्तावास उपवनसंरक्षक, गोंदिया ह्यांचे पत्र क्र.कक्ष-३/सर्व्हे/वनसंवर्धन/१४९४/१६-१७, दि. १८.०३.२०१७ अन्वये परवानगी प्राप्त झाली आहे. ह्या दरम्यान कंत्राटदाराने काम पूर्ण करण्यास नकार दिल्याने कलम-१५ खाली करारनामा रद्द करून उर्वरित कामाच्या निविदा बोलावून काम पूर्ण करण्यात येत आहे. यास्तव कृपया स्पष्टीकरण मान्य व्हावे.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१० गुणवत्ता नियंत्रण

१.५७ गुणवत्तेची खात्रा करून घेण्यासाठी कंत्राटदाराने गुणवत्त आश्वासन योजना तयार करावयास पाहिजे आणि कार्यादेश दिल्याच्या तारखेपासून एक महिन्याच्या आत ते प्रभारी अभियंत्याकडून मंजूर करून घ्यावयास पाहिजे. निष्पादन करावयासाठी घेतेलेल्या कामांची गुणवत्ता प्राप्त करण्याची निश्चिती कामांचे योग्य अभिलेख, अभिलेखांचे योग्य प्रमाणीकरण,चाचणी सूची ठेवणे आणि चाचण्यांच्या परिणामांची रोवही ठेवणे याद्वारे करावयास पाहिजे. अशा अभिलेखांचे कंत्राटदाराने सुरवातीपासून संकलन करावयास पाहिजे, त्यास अद्ययावत करावयास पाहिजे आणि त्याचे अनुपुरक ठेववयास पाहिजे.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालील प्रमाणे नमूद केले आहे.

सविस्तर स्पष्टीकरणे परिच्छेदनिहाय खालीलप्रमाणे आहेत.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१०.१ गुणनियंत्रण चाचण्या न करता कामांचे निष्पादन

१.५८ काँक्रीट बाबींची कामे विनिर्देशांप्रमाणे निष्पादन करण्यासाठी, कंत्राटदाराला, शासकीय गुण नियंत्रण प्रयोगशाळेत सिमेंट काँक्रीट घनांचे नमुने चाचणी करणे आणि परिणाम कार्यकारी अभियंत्याला सादर करणे आवश्यक होते. याकरिता सात दिवस झालेल्या सिमेंट काँक्रीटच्या तीन घनांची चाचणी आणि २८ दिवस झालेल्या तीन घनांची चाचणी करावयाची होती.

सहा कामांमध्ये (चार विभागांत) सिमेंट कॉंक्रीट केल्यानंतर च्या तारखेपासून ४१ दिवस ते ६४६ दिवसानंतर घनांवर चाचण्या घेण्यात आल्या (परिशिष्ट २.१.३). अशा प्रकारे, या सहा कामात निष्पादन केलेल्या सिमेंट कॉंक्रीटच्या बाबींची विनिर्दिष्ट गुणवत्ता कंत्राटदाराने साध्य केल्याची खात्री नव्हती.

निर्गमन परिपदेत सचिव (मार्ग), सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांनी लेखापरीक्षा निरीक्षण स्वीकार केले (ऑक्टोबर २०१३).

याखेरीज, निविदेच्या विनिर्देशांप्रमाणे, कामांना प्रारंभ करण्यापूर्वी, रस्त्यांची कामे निष्पादन करणाऱ्या कंत्राटदारांनी, रस्त्यांच्या कामावर वापरल्या जाणाऱ्या बिटूमन व इतर साहित्याचे, शासकीय गुण नियंत्रण प्रयोग शाळेतून प्राप्त केलेले चाचणी परिणाम सादर केले पाहिजेत.

महाराष्ट्र शासनाने (नोव्हेंबर २०१२) तेराव्या वित्त आयोग अंतर्गत 'एमएसएच-II मुंबई-लोहा मार्गाच्या कि.मी. ४९३/०० ते ४९६/०० मध्ये डांबरीकरणाच्या नूतनीकरणाचे काम मंजूर केले. कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, नांदेड यांनी हे काम १५ फेब्रुवारी २०१३ ला रु. १.२५ कोटी किंमतीत दोन महिन्यात पूर्ण करण्याकरीता दिले. कंत्राटदाराने, कंत्राटाच्या निविदा शर्तीप्रमाणे, आवश्यक चाचणी अहवाल सादर केले. परंतु लेखापरीक्षेस असे आढळले की साहित्य चाचणी परिणाम ३१ जानेवारी २०१३ म्हणजे, निविदा बोलावण्या आधी (८ फेब्रुवारी २०१३) आणि काम बहालीच्या (१५ फेब्रुवारी २०१३) आधीच्या तारखेचे होते, जे गंभीररित्या नियमबाह्य होते.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालील प्रमाणे नमूद केले आहे.

१.५९ सर्वसाधारणतः कॉंक्रीटचे काम सुरू असताना ७ दिवसानंतर व २८ दिवसानंतर घनांची चाचणी होणे अपेक्षित आहे. तथापि काही कारणांमुळे अशी चाचणी घेण्यात न आल्यास कालांतराने घनांची चाचणी घेऊन कॉंक्रीटच्या घनांची ७ दिवसांची व २८ दिवसांची गुणवत्ता Intrepolation च्या सहाय्याने निश्चित करता येते.

त्यानुसार सिमेंट कॉंक्रीटच्या बाबींची विनिर्दिष्ट गुणवत्ता साध्य केल्याची खात्री करता येते. प्रस्तुत ६ कामांमध्ये चाचणी घेण्यास विलंब झाला असला तरी वर नमूद केल्याप्रमाणे Intrepolation च्या सहाय्याने कॉंक्रीटच्या गुणवत्तेची खात्री करण्यात आली आहे कृपया सदर अभिप्राय मान्य व्हावेत.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१०.१ गुणनियंत्रण चाचण्या न करता कामांचे निष्पादन

१.६० कॉंक्रीट बाबींची कामे विनिर्देशांप्रमाणे निष्पादन करण्यासाठी, कंत्राटदाराला, शासकीय गुण नियंत्रण प्रयोगशाळेत सिमेंट कॉंक्रीट घनांचे नमुने चाचणी करणे आणि परिणाम कार्यकारी अभियंत्याला सादर करणे आवश्यक होते. याकरिता सात दिवस झालेल्या सिमेंट कॉंक्रीटच्या तीन घनांची चाचणी आणि २८ दिवस झालेल्या तीन घनांची चाचणी करावयाची होती.

सहा कामांमध्ये (चार विभागांत) सिमेंट कॉंक्रीट केल्यानंतर च्या तरखेपासून ४१ दिवस ते ६४६ दिवसानंतर घनांवर चाचण्या घेण्यात आल्या (परिशिष्ट २.१.३). अशा प्रकारे, या सहा कामांत निष्पादन केलेल्या सिमेंट कॉंक्रीटच्या बाबींची विनिर्दिष्ट गुणवत्ता कंत्राटदाराने साध्य केल्याची खात्री नव्हती.

निर्गमन परिपदेत सचिव (मार्ग), सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांनी लेखापरिक्षा निरीक्षण स्वीकार केले (ऑक्टोबर २०१३).

याखेरीज, निविदेच्या विनिर्देशांप्रमाणे, कामांना प्रारंभ करण्यापूर्वी, रस्त्यांची कामे निष्पादन करणाऱ्या कंत्राटदारांनी, रस्त्यांच्या कामावर वापरल्या जाणाऱ्या बिटूमन व इतर साहित्याचे, शासकीय गुण नियंत्रण प्रयोग शाळेतून प्राप्त केलेले चाचणी परिणाम सादर केले पाहिजेत.

महाराष्ट्र शासनाने (नोव्हेंबर २०१२) तेराव्या वित्त आयोग अंतर्गत 'एमएसएच-II मुंबई-लोहा मार्गाच्या कि.मी. ४९३/०० ते ४९६/०० मध्ये डांबरीकरणाच्या नुतनीकरणाचे काम मंजूर केले. कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, नांदेड यांनी हे काम १५ फेब्रुवारी २०१३ ला रु. १.२५ कोटी किंमतीत दोन महिन्यात पूर्ण करण्याकरिता दिले. कंत्राटदाराने, कंत्राटाच्या निविदा शर्तीप्रमाणे, आवश्यक चाचणी अहवाल सादर केले. परंतु लेखापरीक्षेस असे आढळले की साहित्य चाचणी परिणाम ३१ जानेवारी २०१३ म्हणजे, निविदा बोलावण्या आधी (८ फेब्रुवारी २०१३) आणि काम बहालीच्या (१५ फेब्रुवारी २०१३) आधीच्या तारखेचे होते, जे गंभीररित्या नियमबाह्य होते.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१.६१ सर्वसाधारणतः कॉंक्रीटचे काम सुरू असताना ७ दिवसानंतर व २८ दिवसानंतर घनांची चाचणी होणे अपेक्षित आहे. तथापि काही कारणांमुळे अशी चाचणी घेण्यात न आल्यास कालांतराने घनांची चाचणी घेऊन कॉंक्रीटच्या घनांची ७ दिवसांची व २८ दिवसांची गुणवत्ता Intrepolation च्या सहाय्याने निश्चित करता येते.

त्यानुसार सिमेंट कॉंक्रीटच्या बाबींची विनिर्दिष्ट गुणवत्ता साध्य केल्याची खात्री करता येते. प्रस्तुत ६ कामांमध्ये चाचणी घेण्यास विलंब झाला असला तरी वर नमूद केल्याप्रमाणे Intrepolation च्या सहाय्याने कॉंक्रीटच्या गुणवत्तेची खात्री करण्यात आली आहे कृपया सदर अभिप्राय मान्य व्हावेत.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१०.२ अपुऱ्या गुण नियंत्रण चाचण्या

१.६२ भारत सरकाने केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत 'वातूर-जिंतुर-औढा' मार्ग एसएच-२२० चे कि.मी. १९/०० ते २९/०० मधील सुधारणाा चे काम मंजूर केले (ऑक्टोबर २००८). ज्यासाठी मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम क्षेत्र, औरंगाबाद यांनी रु. ५.५० कोटींची तांत्रिक मंजुरी दिली (डिसेंबर २००८). कामाच्या व्याप्तित, इतर बार्बीसह चेनेज कि.मी. १९/०० ते २६/७०० मध्ये अत्याधिक पाण्याच्या निःस्सारणासाठी अस्तित्वातील पृष्ठभाग खोदण्याचा समावेश होता. खोदकामाची जागा योग्य साहित्याने पुनर्भरण करावयाची होती. निविदेत तरतूद केलेल्या पुनर्भरणाच्या बाबीच्या विनिर्देशात असे विनिर्दिष्ट होते की या बाबींच्या निष्पादनाला प्रांरभ करण्यापूर्वी, कंत्राटदाराने पुनर्भरणासाठी वापरण्यात येणाऱ्या साहित्याची चाचणी करून घेतली पाहिजे. जर चाचण्या विनिर्देशाप्रमाणे घेण्यात आल्या नसतील तर निविदेच्या अटींमध्ये पुनर्भरणाच्या बाबी करीता देय रकमेच्या १५ टक्के रक्कम रोखून धरण्याची सुद्धा तरतूद होती.

कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, परभणी यांच्या अभिलेखांच्या लेखापरीक्षा छाननीत असे निदर्शनास आले की एक काम रु. ५.४४ कोटी या मूल्याने दिले (जानेवारी २०१०) होते. कंत्राटदाराला प्रदान केलेल्या ११ व्या व अंतिम देयाकापर्यत (डिसेंबर २०१२) पुनर्भरणसाठी वापरलेल्या ८,५५७.४३ घन मी. दाणेदार सब-बेस साहित्याकरिता २८ चाचणी परिणाम सादर करावयाचे होते, ज्यापैकी फक्त एक चाचणी परिणाम सादर केला गेला. तथापि, पुनर्भरणासाठी असलेल्या संपूर्ण रकमेच्या १५ टक्के म्हणजेच रु. १३.६७ लक्ष रोखून न धरता कंत्राटदाराला पूर्ण रक्कम रु. ९१.१४ लक्ष देण्यात आली.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१.६३ सदरील कामाच्या दानेदार सबबेस (GSB) या बाबीसाठी २८ चाचणी अहवाल सादर होणे अपेक्षीत होते व त्यानुसारच आवश्यक चाचण्या घेण्यात आल्या आहेत. दोन चाचणी अहवाल प्रत्यक्षात गुण नियंत्रण विभागाच्या प्रयोगशाळेतून घेण्यात आल्या व उर्वरीत आवश्यक चाचण्या क्षेत्रीय स्तरावर स्थापन करण्यात आलेल्या लॅब मध्ये घेण्यात आलेल्या आहेत. त्याचा तपशील सोबत सलग्न केलेला आहे.

समाधानकारक चाचणी अहवाल प्राप्त झाले असल्याने या बाबीसाठी १५ टक्के रक्कम रोखून न ठेवता करण्यांत आलेल्या कामाचे कंत्राटदारास रक्कम कंत्राटदारास प्रदान करण्यांत आली आहे. करिता स्पष्टीकरण मान्य व्हावे.

परिच्छेद क्रमांक २.१.११ सनियंत्रण

१.६४ केंद्र शासन, महाराष्ट्र शासन व नाबार्ड यांनी निर्गमित केलेल्या मार्गदर्शक तत्त्वांनुसार कामाचे निष्पादन होण्याची निश्चिती करण्यासाठी तीनही योजनेअंतर्गत कामांचे सर्व स्तरावर नियमित सनियंत्रण अत्यावश्यक आहे लेखापरीक्षणात खालील त्रुटी निदर्शनास आल्या.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

सविस्तर स्पष्टीकरणे परिच्छेदनिहाय खालीलप्रमाणे आहेत.

परिच्छेद क्रमांक २.१.११.१ केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत कामे :—

१.६५ केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ च्या नियम ११(१) मध्ये कार्यान्वयन करणाऱ्या प्राधिकरणांनी, काम पूर्ण झाल्यावर लगेच लेखापरिक्षेद्वारे पडताळणीनंतर, प्रकल्प पूर्णता अहवाल सादर करणे करारनिविष्ट आहे.

मुख्य अभियंता, सा.बां.क्षेत्र, मुंबई यांच्या अभिलेखांच्या छाननीत असे निदर्शनास आले की २००८-११ या कालावधीत मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाने मंजूर केलेल्या २३७ प्रकल्पांपैकी ११२ प्रकल्पांच्या बाबतीत कार्यन्वयन करणाऱ्या प्राधिकरणांनी लेखापरिक्षणाशिवाय प्रकल्प पूर्णता अहवाल सादर केले होते.(मार्च २०१३)

निर्गमन परिषदेत, सचिव(मार्ग), सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांनी वस्तुस्थिती मान्य केली आणि नमूद केले (ऑक्टोबर २०१३) की याबाबत आवश्यक अनुदेश निर्गमित केले जातील.

केंद्रीय मार्ग निधी नियम,२००७ च्या नियम ११ (३) नूसार केंद्र सरकारने त्रैमासिक आधारावर कामांचे भौगोलिक आणि आर्थिक प्रगतीचे परिक्षण आणि कार्यान्वयन करणाऱ्या प्राधिकरणाशी (मुख्य अभियंता, सा.बां.क्षेत्र, मुंबई) चर्चा करावयास पाहिजे. तथापि, २००८-१३ दरम्यान २० बैठकीऐवजी फक्त सहा परिक्षण बैठकी घेण्यात आल्या.

केंद्रीय मार्ग निधी नियम,२००७ च्या नियम १० (४) अन्वये क्षेत्रिय अधिकारी, अधीक्षक अभियंता, मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालय ज्यांचे वास्तव्य मुंबई येथे आहे. त्यांनी कामांच्या मुल्याच्या कमीतकमी ३०% कामांचे मूल्यांकन कामाचे निष्पादन मानक आणि विनिर्देश यांचे नुसार होत आहे यांची खातरजमा करण्यासाठी करावयास पाहिजे. परंतु, २००८-१३ दरम्यान क्षेत्रिय अधिकारी, अधीक्षक अभियंता, मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालय यांनी कोणत्याही कामाचे मूल्यांकन केले नाही.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१.६६ सन २००८-११ या कालावधीत मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाने मंजूर केलेल्या २३७ प्रकल्पांपैकी ११२ प्रकल्पांच्या बाबतीत कार्यान्वयन करणाऱ्या प्राधिकरणाने लेखापरिक्षणाची विशिष्ट पद्धत विनिर्दिष्ट केलेली नाही. तथापि, विभागीय कार्यालयात काम प्रगतीत असताना व पूर्ण झाल्यानंतर अदा करण्यात येणाऱ्या देयकांवर विभागीय लेखापाल यांची स्वाक्षरी म.सा.बां. नियमावलीनुसार झाल्यानंतर प्रकल्प पूर्णत्व अहवाल सादर करण्यात आलेले आहेत.

केंद्रीय मार्ग निधी नियम ११(३) नुसार व १०(४) नुसार अनुक्रमे केंद्र सरकारने त्रैमासिक आधारावर कामाचे भौगोलिक आणि आर्थिक प्रगतीचे परिक्षण आणि कार्यान्वयन करणाऱ्या प्राधिकाऱ्याशी चर्चा करणे व क्षेत्रिय अधिकारी, अधीक्षक अभियंता, मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग, मंत्रालय ज्यांचे वास्तव्य मुंबई येथे आहे, त्यांनी कामांच्या मूल्याच्या कमीत-कमी ३०% कामांचे मूल्यांकन, कामांचे निष्पादन मानक आणि विनिर्देश यांच्यानुसार होत असल्याची खातरजमा करण्याबाबतचे अभिप्राय अधीक्षक अभियंता, मार्ग परिवहन वहन व राष्ट्रीय महामार्ग, मंत्रालय यांनी करणे अभिप्रेत आहे.

परिच्छेद क्रमांक २.१.११.२ तेराव्या वित्त आयोगाची कामे

१.६७ अनुदानाचे योग्यरित्या वापराची निश्चिती करण्यासाठी आणि वित्त आयोगाने विनिर्दिष्ट केलेल्या शर्तींना धरून प्रत्यक्ष व आर्थिक उद्दिष्टांचे संनियंत्रण करण्यासाठी राज्य स्तरावर उच्चस्तरीय संनियंत्रण समिती गठित करण्यात आली होती. या हेतुकरिता, उच्चस्तरीय संनियंत्रण समितीला त्रैमासिक आधारावर बैठक घेणे आणि बैठकींचे कार्यवृत्त वित्त मंत्रालय, व्यय विभाग, वित्त आयोग विभागाला पाठविणे आवश्यक होते. सामान्य वित्तीय नियम,२००५ अनुसार महाराष्ट्र शासनाने देखील प्राप्त झालेल्या सहाय्यक अनुदानाचे उपयोजन प्रमाणपत्र सादर करणे आवश्यक होते.

लेखापरीक्षेस असे निदर्शनास आले की २०११-१२ व २०१२-१३ या वर्षात उच्चस्तरीय संनियंत्रण समितीने तेराव्या वित्त आयोगाच्या कामांचे संनियंत्रण करण्यासाठी, कार्यान्वयन करणाऱ्या प्राधिकरणांसाठी कुठलेही अहवाल/विवरणे विहित केली नव्हती. महाराष्ट्र शासनाने २०११-१२ या वर्षाकरिताचे उपयोजन प्रमाणपत्र भारत सरकारला ऑगस्ट २०१२ मध्ये सादर केले. ज्याचा परिणाम २०१२-१३ या वर्षाचे सहाय्यक अनुदान विलंबाने मिळण्यात (मार्च-२०१३) झाला, ज्यामुळे कामांचे वेळेवर निष्पादन होणे बाधित झाले.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१.६८ १३ व्या वित्त आयोगांतर्गत दरवर्षी रु. ५० कोटी या प्रमाणे ४ वर्षात रु. २०० कोटी इतका निधी केंद्र शासनाकडून येणे अपेक्षित होता व त्यानुसार एकूण रु. २०० कोटीची कामे मंजूर करण्यात आली. तथापि केंद्र शासनाकडून रु. १५० कोटी इतकाच निधी प्राप्त झाला त्यामुळे राज्य शासनाने रु. २५.०० कोटी इतका निधी राज्याच्या एकत्रित निधीतून मंजूर केला. याबाबत उपयोगिता प्रमाणपत्र वित्त विभागास सादर करण्यात आली आहेत.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१२ निष्कर्ष

१.६९ कार्यसिद्धी लेखापरिक्षणात असे निदर्शनास आले की १९८१ ते २००१ या कालावधीच्या २० वर्षीय मार्ग विकास योजनेत निश्चित केलेली मार्ग लांबी साध्य होऊ शकली नाही. निष्पादनाचा अग्रक्रम विचारात न घेता केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत प्रस्तावित कामे महाराष्ट्र शासनाद्वारे मंजूर केली गेली. राज्य शासनाद्वारे मंजूर कामे विनिर्दिष्ट कालावधीत पूर्ण करण्यास असमर्थतता, यामुळे केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत प्रदान केलेला निधी थांबविण्यात आला तेराव्या वित्त आयोग अंतर्गत प्राप्त झालेला निधी परत करण्यात आला अथवा त्याचा खूप कमी उपयोग करण्यात आला. प्रत्यक्ष खर्चापेक्षा जास्त निधीची मागणी करण्यात आली. मंजूर कामांवरील मंजूर निधी अनियमितपणे इतर कामांसाठी वळविण्यात आला. कामांच्या मंजूर असलेल्या व्याप्तीत बदल करण्यात आले. राज्य शासनाद्वारे भारत सरकारला कळविण्यात आलेल्या कामांची स्थिती वास्तविक नव्हती. कंत्राटदाराद्वारे बिटूमन पुंज खरेदी आणि विविध मार्ग सुधारणा कामांत त्याचा उपयोग याबाबत केलेली मागणी यावर कार्यान्वयन प्राधिकरणांनी पर्याप्त संनियंत्रण ठेवले नाही. कामांच्या निकृष्ट प्रतीच्या निष्पादनाचे आणि वन विभागाचे ना हरकत प्रमाणपत्र पाहिजे असल्यामुळे कामे अडकून पडल्याची प्रकरणे होती गुण नियंत्रण चाचण्या न करता कामे निष्पादित करण्यात आली. राज्य शासनाद्वारे कामाचे संनियंत्रण कमकुवत होते.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१.७० केंद्राकडून जोपर्यंत कामे मंजूर होत नाहीत तोपर्यंत या कामांचे भौतिक व आर्थिक नियोजन करणे शक्य होत नाही. केंद्राच्या मंजुरीनंतर कामास अर्थसंकल्पात समाविष्ट करणे व सुरू करण्यास वेळ लागतो या प्रक्रियेमुळे या कामावर राज्य सरकारचे संनियंत्रण योग्य रित्या होत नाही असे म्हणणे योग्य होणार नाही.

तसेच अन्य योजनांबाबतही वारंवार पाठपुरावा करून विहित परवानग्या प्राप्त करून घेऊन काम पूर्ण करण्यात आले आहेत. अथवा सार्वजनिक बांधकाम विभागामार्फत उपलब्ध जागेत काम पूर्ण करण्यात आले आहे.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१३ शिफारशी :—

१.७१ शासनाने पुढील बाबींची खातरजमा करावी.

१. मार्ग विकास योजना २००१-२०२१ चे वक्तशीर कार्यान्वयन करणे,

२. कामे अग्रक्रमाप्रमाणे मंजूर करणे आणि त्यांचे वेळेवर पूर्ण होणे.

३. भारत सरकारला कळविण्यात येणारी कामाची स्थिती वास्तविक आहे.

४. महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम नियमपुस्तिका आणि मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालय/भारतीय मार्ग कॉंग्रेस यांच्या विनिर्देशांचे कार्य निष्पादन करतेवेळी काटेकोरपणे पालन होण्याची निश्चिती करणे.

५. विहित गुण नियंत्रण चाचण्या न चुकता करण्यात याव्या, आणि

६. विविध स्तरावर भक्कम संनियंत्रण आहे.

कार्यसिद्धी लेखापरीक्षा अहवाल शासनास ऑगस्ट २०१३ मध्ये निर्गमित केला; जानेवारी २०१४ पर्यंत उत्तर प्रतिक्षित होते.

ज्ञापन :

महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेल्या स्पष्टीकरणात्मक ज्ञापनामध्ये खालीलप्रमाणे नमूद केले आहे.

१.७२ १. निधीच्या उपलब्धतेनुसार सन २००१-२०२१ योजनेतील राज्यमार्ग व प्र.जि.मा. ची उद्दीष्टे पूर्ण करण्यात प्रयत्न राहील.

२. CRF ची कामे जसजशी मंजूर होतात या प्रमाणे अर्थसंकल्पित होतात या परिस्थितीत सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे नियंत्रण शक्य नाही. त्यामुळे जसजशी क्रमाने कामे होतील ती कामे अर्थसंकल्पित करत २ वर्षात पूर्ण करण्याचे नियोजन आहे.

३. भारत सरकारला योग्य माहिती सादर करण्यात येईल.

४, ५ व ६. महाराष्ट्र शासन सार्वजनिक बांधकाम विभाग नियमावली व बांधकाम साधिक चाचण्या तसेच कठोर संनियंत्रण करण्यात येत आहे व यात जे क्षेत्रिय अधिकारी दोषी असतील त्यांचेवर कारवाई करण्यात येईल.

साक्ष : उपरोक्त परिच्छेदांसदर्भात अधिक माहिती जाणून घेण्यासाठी समितीने दिनांक ६ व १४ फेब्रुवारी, व १० एप्रिल, २०१८ रोजी सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे प्रधान सचिव व इतर विभागीय सचिवांची साक्ष घेतली.

परिच्छेद क्र. २.१.६.१ : "मार्ग विकास योजना"

२.१ साक्षीच्यावेळी या परिच्छेदाबाबत समितीने माहिती विचारली असता, सन २००१-२१ मध्ये या रस्त्यांकरिता ९४,७८३ किलोमीटर एवढे उद्दिष्ट ठेवण्यात आले होते. त्यापैकी मार्च, २०१६ पर्यंत ८९,३५४ किलोमीटर म्हणजे ९४.२७ टक्के इतके उद्दिष्ट साध्य झालेले आहे. ५,४२९ किलोमीटरचे काम राहिलेले आहे असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

आता किती काम शिल्लक आहे? महालेखाकारांचे म्हणणे आहे की, अमरावती विभागाच्या टार्गेटची अचिव्हमेंट कमी दाखवते. सन २००८-१२ मधील कोकण विभागातील रस्त्यांचा भाग ९० टक्क्यापेक्षा जास्त आहे याचे काय कारण आहे? अशी विचारणा समितीने केली असता, अमरावतीमध्ये ६४ टक्के आणि नाशिक आणि पुणे येथे ९० टक्केच्यावर त्या कामांचे साध्य असल्यामुळे ती कामे रखडलेली आहेत. सर्वात कमी काम अमरावती विभागात आहे, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

महालेखाकारांनी जे मुद्दे काढले आहेत त्याबाबत विभागाने जस्टीफिकेशन दिले पाहिजे. अमरावतीचे उद्दिष्ट का अचिव्ह झाले नाही किंवा त्यासाठी प्रशासकीय मान्यता दिलेली नाही. त्यामध्ये योग्य तो काय समतोल पाहिजे. त्याचबरोबर सर्व उद्दिष्ट पूर्ण झाले आहे काय? सन १९८१ ते सन २००१ पर्यंतच्या कालावधीत आपण सांगितले की, सन २००१ मध्ये आपण ९० टक्के अचिव्ह केले आहे. त्याला समितीचा काही आक्षेप नाही. २ लाख ७० हजार किलोमीटर रस्ते बांधण्याचे उद्दिष्ट होते ते पूर्ण झालेले आहेत काय? अशी समितीने विचारणा केली असता, अमरावती आणि नागपूरमध्ये जे रस्ते मोठे होते त्याच्यामुळे ते काम रखडलेले आहे. रस्ते विकास योजनेचे उद्दिष्ट ग्रामीण व शहरी असे मिळून एकत्रित असतात. रस्ते विकास योजनेसाठी २ लाख ७० हजार किलोमीटरचे उद्दिष्ट ठेवलेले आहे. ते २ लाख ४२ हजार किलोमीटरचे होते दरम्यानच्या कालावधीत पुढील २० वर्षाची म्हणजे सन २००१ ते २०२१ साठी राज्य विकास योजना तयार करण्याकरिता महाराष्ट्र शासनाने आदेश निर्गमित केले आणि त्यास एप्रिल, २०१२ मध्ये मंजुरी देण्यात आली असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

या योजनेसाठी काही उद्दिष्टे सन २००१ पासून लागू केलेली आहेत. १२ वर्षाने या योजनेला मंजुरी मिळाल्यानंतरही विभागाने ती का तयार केली नाही असे समितीने विचारले असता, विभागीय सचिवांनी केंद्र शासनाकडून काही योजना कराव्या लागतात. व्हिजन २०२० या योजनेनंतर आयआरसीकडून प्लॅन तयार करण्याचे जे काम हाती घेतलेले आहे ते लवकरात-लवकर करण्यात येईल असे समितीस अवगत केले.

२ लाख ७० हजार किलोमीटर पैकी किती काम पूर्ण झालेले आहे नाशिक विभागामध्ये फक्त ८ टक्के काम पूर्ण झालेले आहे. विभागाने सांगितले की, ९४ टक्के उद्दिष्ट साध्य झालेले आहे. तर ही माहिती सचिवांनी विभागनिहाय सांगावी असा प्रश्न केला असता, विभागनिहाय माहिती आता उपलब्ध नाही. तथापि, या सर्वांमध्ये समतोल आहे असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

महालेखाकारांनी जे सांगितले त्याप्रमाणे ते पूर्ण केले पाहिजे. पण जो प्लॅन तयार केलेला आहे त्यानुसार विभागाने समतोल विकास केला नाही, या संदर्भातील २ ते ३ बाबींची माहिती विभागाने समितीला पुढच्या बैठकीमध्ये सादर करावी असे समितीने निदेश दिले.

२ लाख ७० हजार किलोमीटर हे साध्य पूर्ण झालेले नसेल तर याची माहिती समितीला सादर करण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी समितीस आश्वास्त केले.

वन विभागामुळे अमरावती विभागाचे ४ टक्के आणि नाशिक विभागाचे ८ टक्के एवढे काम पूर्ण झाले नाही हा मूळ मुद्दा आहे. नॅशनल हायवेचे काम नाबार्ड पूर्ण करते. त्याचा दोन ठिकाणी बॅकलॉग आहे.

सन १९८१ ते २००१ मध्ये ८४ हजार १९८ किलोमीटर एवढे प्रमुख राज्य मार्गाचे उद्दिष्ट ठरविले होते. सन २०१४ नंतर हे काम झाले आहे. सन १९८१ ते २००१ चा ६४५२२ किलोमीटर एवढा बॅकलॉग झालेला आहे.

आता जे राज्यमार्ग दाखविले आहेत त्यातील किती नॅशनल हायवे झाले आहेत आणि सी.एस.आर.मध्ये किती रस्त्यांना मंजुरी मिळाली नाही. किती नॅशनल हायवे झालेले आहेत आणि किती प्रस्तावित आहेत? महाराष्ट्र राज्यासाठी केंद्राकडून पैसे मिळवू शकू अशी परिस्थिती आज आहे. यासाठी विभागाने काही केले आहे काय म्हणजे त्यामुळे आपण हा बॅकलॉग भरून काढू शकतो असे समितीने विचारले असता, रस्ते विकास योजना पूर्ण होण्यासाठी केंद्र शासनाला विनंती करण्यात आली आहे. ७ हजार किलोमीटर लांब ते रस्ते होते. त्यामध्ये १३ हजार किलोमीटरची भर टाकली आहे. तसेच २१ हजार किलोमीटरचे रस्ते नॅशनल हायवे होणार आहेत. एन.एच.आय.कडून वाहतूक रस्ते होणार आहेत. काही रस्त्यांचे काम आमची कंपनी आणि सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांच्यामार्फत कार्यान्वित झालेले आहे आणि हे काम झाले आहे. संपूर्ण २१ हजार किलोमीटरचे डी.पी. आहेत असे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले.

विभाग हे सर्व सांगत आहात पण विभागासमोर काही विषय प्रलंबित आहेत. निधीची कमतरता असताना सुद्धा विभागाने समतोल विकास साधला आहे. अमरावती विभागाचा ४ टक्के एवढाच विकास केलेला आहे. या बद्दल काहीतरी धोरणात्मक निर्णय घेण्याची गरज आहे. या ठिकाणी नियोजन करताना त्याचा समतोल विकास झाला पाहिजे असे समितीचे मत आहे.

समितीने शिफारस केल्याप्रमाणे ते काम लवकरात लवकर होईल असे विभागीय सचिवांनी समितीस आश्वास्त केले. (विभागाकडून आश्वस्त माहिती प्राप्त झाली आहे विवरण क्र.१)

परिच्छेद क्र.२.१.६.२ : केंद्रीय मार्ग निधी कामाचे नियोजन

२.२ केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ च्या नियम ५ (५) मध्ये अशी तरतूद आहे की प्रकल्पांची निवड, राज्याचा समतोल विकास होण्याच्या दृष्टिकोनातून केल्या जावी. लेखापरीक्षेस असे आढळून आले की जरी वर्ष २००९-१० मध्ये १३ जिल्ह्यांकरिता ४६ कामे मंजूर करण्यात आली तरी २०१०-११ मध्ये २२ जिल्ह्यांकरिता ५६ कामे मंजूर करण्यात आली. क्षेत्रिय कार्यालयांनी जरी केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत सुद्धा रस्ता कामे प्रस्तावित केली असली तरी २००९-१३ या कालावधीत एकूण मंजूर निधीच्या ४७ टक्के निधी राज्याच्या ३३ जिल्ह्यांपैकी केवळ सात जिल्ह्यांमध्ये वाटण्यात आला होता (परिशिष्ट २.१.१) याप्रकारे समतोल विकासाचे उद्देश्य साध्य करण्यात आले नाही. या कालावधीत सात जिल्ह्यांमध्ये एकही काम मंजूर करण्यात आले नाही या संबंधी खुलासा करावा असे समितीने सांगितले असता, सीआरएफ मधील कामांची यादी केंद्र शासनाकडे मंजुरीकरिता पाठवली होती. त्या अंतर्गत काही जिल्ह्यांची कामे झाली व काही जिल्ह्यांची राहिली. सर्व जिल्ह्यांमध्ये कामे घेणे आवश्यक होते. मात्र ते घेण्यात आलेले नाही.

गोंदिया, यवतमाळ, सातारा, बीड, नाशिक, नागपूर या जिल्ह्यांमध्ये कामे जास्त मंजूर झालेली आहेत. ही कामे सन २०१३ मध्ये मंजूर केलेली आहेत.

महालेखाकार यांच्या परिशिष्ट मध्ये ३ वर्षांची कामे मंजूर झालेली आहे. यामध्ये ७ जिल्ह्यांमधील कामे जास्त दिसून येत आहे. गोंदियामध्ये ९, सातारा जिल्ह्यामध्ये ९, नांदेड जिल्ह्यामध्ये ५ व पुणे जिल्ह्यामध्ये ४, नाशिक जिल्ह्यामध्ये ६ कामे मंजुर होती. अन्य जिल्ह्यांमध्ये कामांची संख्या २,३ अशी आहे. कामांच्या संख्येमध्ये समतोल असला पाहिजे, हे विभागास देखील मान्य आहे असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

प्लान तयार करण्यात आला, त्यामध्ये प्राधान्यक्रम बदलण्यात आला असा महालेखाकार यांचा आक्षेप आहे असे समितीने मत मांडले असता, मोठ्या रस्त्यांच्या कामासाठी निधी उपलब्ध नव्हता. या संबंधी विभागाने मागील १५ वर्षांचा डेटा सादर केलेला आहे. सन २००३ मध्ये मागणी किती होती व किती निधी मिळाला अशी प्रत्येक वर्षाची माहिती दिलेली आहे. मागील १५ वर्षांची आकडेवारी पाहिली असता आपल्या लक्षात येईल की, मागणी प्रमाणे निधी मिळत नाही. ५५ ते ६० टक्के मध्ये अग्रक्रम निश्चित केला जातो. केंद्र शासनाकडे प्रस्ताव सादर केला जातो. सन २०१७-१८ मध्ये १४ हजार ७३८ कोटी रुपयांची मागणी होती. काही प्रस्ताव जानेवारी, फेब्रुवारीमध्ये दिले जातात त्यांना केंद्र शासनाची मंजुरी दिली जाते. यामुळे स्वाभाविकपणे असमतोल निर्माण झालेला आहे असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

सन २००९ ते २०१३ मध्ये ७ जिल्ह्यांमध्ये ४७ टक्के रक्कम खर्च झाली. उर्वरित ७ जिल्ह्यांमध्ये एकही काम केले नाही. कोणत्या जिल्ह्यांमध्ये काम झालेले नाही? अशी समितीने विचारणा केली असता, नंदूरबार, सिंधुदुर्ग, अकोला, भंडारा, परभणी, रत्नागिरी, बुलढाणा याा जिल्ह्यांमध्ये एकही काम झाले नाही. येथे सीआरएफची कामे सुरू होती. काही जिल्ह्यांमध्ये जास्तीची कामे मंजूर झालेली आहेत असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले. समितीने या संदर्भात विस्तृत माहिती सादर करण्याबाबत विभागीय सचिवांना निदेश दिले.

परिच्छेद क्र. २.१.६.३ : तेरावा वित्त आयोगाच्या कामांचे नियोजन

२.३ या परिच्छेदाबाबत समितीला माहिती देण्यात यावी असे समितीने निदेश दिले असता, तेराव्या वित्त आयोगाचा निधी प्राप्त झाला होता. या निधीचा वापर रस्त्याचा मेन्टेनन्स, दुर्गम भागातील कामे करण्याकरिता खर्च करावा अशी केंद्र शासनाने सूचना दिलेली होती. त्यानुसार उच्च स्तरीय समितीने सन २०११-१२, २०१२-१३, मध्ये ४२२ कोटी रुपये व ५०० कोटी रुपये अशा प्रकारे दोन कार्यक्रम मंजूर करून दिले. सन २०११-१२ मध्ये ४२२ कोटी रुपयांची ३९८ कामे मंजूर झाली. तसेच सन २०१२-१३ मध्ये ४४७ कामांकरिता ५०० कोटी रुपये मंजूर करण्यात आले. ही कामे ऑगस्ट, डिसेंबर या महिन्यात केंद्र शासनाकडून आलेल्या निधीतून प्राधान्याने मंजूर झालेली आहेत असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

उच्चस्तरीय सनियंत्रण समितीने काम वेळेत मंजूर केलेले नाही. नोव्हेंबर महिन्यात काम मंजूर झाले. कामे मंजूर करण्यासाठी समितीने ६ महिन्यांचा उशीर का लावला? समितीने वेळेत मंजुरी दिली असती तर हा निधी त्याच वर्षी खर्च करता आला असता. बजेटमध्ये तरतूद झाल्यानंतर कामांना मंजुरी देण्यासाठी समितीची बैठक ६-६ महिने झालेली नाही. त्यामुळे कामे प्रलंबित राहिली. उच्चस्तरीय सनियंत्रण समितीने बैठक घ्यावी याकरिता विभागाने काय कार्यवाही केली, प्रस्ताव कधी पाठवला? अशी समितीने विचारणा केली असता, सेक्टोरिअल लॉटममेंट निकष ऑगस्ट महिन्यात प्राप्त झाले होते. सध्या वित्त विभागाकडे प्रस्ताव सादर केलेला आहे असे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले.

४ महिने उशीर झालेला आहे, असा महालेखापालांनी आक्षेप घेतलेला आहे. जानेवारी-फेब्रुवारी महिन्यात निधी येतो. मात्र कामांना मंजुरी नसल्यामुळे हा निधी त्या वर्षात खर्च होऊ शकला नाही. उच्चस्तरीय सनियंत्रण समितीची बैठक वेळेत न झाल्यामुळे कामे प्रलंबित राहिली, हे विभागाला मान्य आहे काय? अशी समितीने विचारणा केली असता, ही वस्तुस्थिती असल्याचे विभागीय सचिवांनी मान्य केले.

राज्यातील सर्व जिल्ह्यांमध्ये समतोल निधी मिळाला पाहिजे, याबाबत सचिवांची जबाबदारी नाही काय? त्यांनी मंत्री महोदयांच्या किंवा शासनाच्या हे निदर्शनास आणून द्यावयास हवे होते. काही जिल्ह्यांमध्ये शून्य निधी व ७ जिल्ह्यांमध्ये अधिकचा निधी दिलेला आहे. याबाबत कोण जबाबदार आहे? अशी समितीने विचारणा केली असता, निधीचे समान वाटप कटाक्षाने केले जाते. मागील वर्षीचे ऑब्जर्व्हेशन असल्यामुळे असे दिसून येत आहे. माननीय राज्यपालांच्या निदेशानुसार जे सूत्र ठरवून देण्यात आलेले आहे त्यानुसार निधी खर्च केला जातो असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

माननीय राज्यपालांचे निदेश पाळले नाहीत. ७ जिल्ह्यांमध्ये एकही रुपया खर्च झाला नाही. तेथे सीआरएफ अंतर्गत निधी आलेला आहे. राज्याच्या निधीच वाटप सुत्रानुसार होते. बजेट खर्चामध्ये तंतोतंत अनुशेषाचे पालन केले जाते असे विभागीय सचिवांनी सांगितले आहे. सीआरएफ व केंद्र शासनाच्या योजनेचा निर्णय केंद्र शासनाकडून घेतला जातो. राज्याच्या कामाचे प्रस्ताव विभागाकडून पाठवले जातात याबाबत खुलासा करावा असे समितीने सांगितले.

प्रस्ताव पाठवल्यानंतर तो मंजूर करून घेतला जातो. तसेच त्या करिता वेगळा निधी उपलब्ध करून दिला जातो. याकरिता वेगळे लेखाशीर्ष तयार करण्यात आले आहे. केंद्र शासनाने मंजूर केलेल्या कामांची संख्या ४ हजार कोटी रुपयांची आहे. त्याकरिता १२६४ कोटी रुपये दर वर्षी मिळतात. पुढील वर्षी ही संख्या आणखी वाढेल. जसजसे पेट्रोल व डिझेलचे भाव वाढतील तसतसे निधी वाढत जातो.

महालेखाकारांनी आक्षेप घेतला आहे की, केळवद-सावनेर, राज्य सीमा रस्ता राष्ट्रीय महामार्ग म्हणून श्रेणीवाढ झाली हा रस्ता मे, २०१० मध्ये हस्तांतरित झाला. तेराव्या वित्त आयोगाच्या कामांमध्ये सन २०११ साली प्रस्तावित केलेला होता. केंद्र शासनाकडून नोटीफिकेशन जानेवारी, २०१० मध्ये निर्गमीत झाले. नॅशनल हायवे तयार करण्याचे नोटीफिकेशन जाहीर झाल्यानंतर दुसरे नोटीफिकेशन येईपर्यंत प्रॉपर्टी राज्य शासनाची असते. तोपर्यंत रस्त्याचे राज्य शासनाकडून देखभाल केली जाते. केंद्र शासनाकडून दोन वेळा नोटीफिकेशन काढले जाते असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

नोटीफिकेशन काढले मात्र हस्तांतरित झाले नाही, असे आपल्या राज्यात किती रस्ते आहेत, त्याकरिता काय प्रयत्न केला जात आहे? असा प्रश्न समितीने केला असता, केंद्र शासनाकडून नोटीफिकेशन निघाल्यानंतरर अडीच कि.मी. च्या कामासाठी नोटीफिकेशन निघाले. रस्ते हस्तांतरित करून कामे सुरू झालेली आहेत. उर्वरित १३ हजार पैकी जे रस्ते जाहीर झालेले आहेत त्यांचे डीपीआर तयार करून सादर केलेले आहेत. केंद्र शासनाकडूनन आठवड्यातून दोन ते तीन दिवसात डीपीआर मंजूर होत असतो असे विभागीय सचिवांनी समितीला अवगत केले.

एखाद्या रस्त्याचे राष्ट्रीय महामार्गामध्ये नोटीफिकेशन काढल्यानंतर लगेच हस्तांतरण होत नाही. त्याकरिता प्रोसिजर करावी लागते. याचा अर्थ असा आहे की, अधिसूचना जाहीर झाल्यानंतरही हस्तांतरण झालेले नाही असे रस्ते किती आहेत? याकरिता एवढा वेळ का लागतो? अशी समितीने विचारणा केली असता, असे रस्ते जवळ जवळ ९२०० कि.मी.लांबीचे आहेत. अधिसूचना जाहीर झाल्यानंतर प्रत्यक्ष हस्तांतरण होऊन त्यावर केंद्र शासनाच्या खर्चाने देखभाल दुरुस्ती होण्याच्या कालावधीस वेळ लागतो. याकरिता प्रोसिजर असते असे विभागीय सचिवाने समितीस अवगत केले.

हस्तांतरणासाठी राज्य शासन काय प्रयत्न करीत आहे? याची अधिसूचना कोण काढते? तसेच, हस्तांतरणामध्ये कोणकोणत्या अडचणी आहेत? अशी समितीने विचारणा केली असता, या रस्त्यांवर महामार्गाच्या दर्जाचे बांधकाम करावयाचे आहे, त्याकरिता डीपीआर तयार करणे, टेंडर काढणे, देखभाल दुरुस्ती करण्याचे काम जोपर्यंत केंद्र शासन करीत नाही, तोपर्यंत राज्य शासनाने ते काम केले पाहिजे, असा निर्णय केला गेला होता. याकरिता महाराष्ट्रा सह अन्य राज्यांच्या सचिवांनी मिळून बैठकीमध्ये यासंदर्भात एक समान भूमिका घेण्याचा निर्णय घेतलेला आहे. केंद्र शासनाने या रस्त्यांच्या देखभाल दुरुस्तीचे काम करावे, अशी भूमिका या रस्त्यांच्या बाबत घेतली जाणार आहे. यावर केंद्र शासनाने असे म्हटलेले आहे की, आम्ही केवळ काँक्रीट बांधकाम करणार आहोत. यासंदर्भात देखभालीच्या खर्चाची ॲडव्हायजरी नोट आलेली आहे. ९ हजार कि.मी. रस्त्याच्या देखभालीसाठी त्यांनी केवळ डांबरीकरण केले आणि सहा-आठ महिन्यानंतर त्याचे देखभालीचे काम सुरू केले तर हे होऊ नये म्हणून हे केले गेलेले आहे. जर केंद्राने केले नाही तर शक्यतोवर अशा रस्त्यांवर खड्डे बुजवून रस्ते तयार करू असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

९ हजार कि.मी. रस्ता हॅण्डओव्हर करणे बाकी आहे. हा रस्ता हळूहळू केंद्राकडे हॅण्डओव्हर करण्यासाठी तीन महिने-सहा महिने-नऊ महिने-बारा महिने असा आराखडा तयार करून त्याप्रमाणे थोडा थोडा रस्ता हॅण्डओव्हर करणे आवश्यक आहे. याकरिता जर वर्षभर वेळ असेल तर तो त्रास जनतेने का सहन करायचा? असा प्रश्न समितीने उपस्थित केला असता, यासंदर्भात पूर्वी हस्तांतरण होईपर्यंत या रस्त्यांच्या देखभाल

दुरुस्तींच्या कामाची जबाबदारी विभागाने स्वीकारावी, अशी भूमिका घेतली होती. शक्यतोवर केंद्राकडून याकरिता जास्तीतजास्त पैसा मिळविण्याचा राज्य शासनाचा प्रयत्न व मानस आहे असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

अधिसूचना काढल्यानंतर हॅण्डओव्हर करेपर्यंत काय प्रोसिजर असते? याकरिता कोणकोणते निकष आहेत? अशी समितीने विचारणा केली त्यावर विभागीय सचिव यांनी केंद्र शासनाने याकरिता कन्सल्टन्सी नेमून या रस्त्यांचा डिटेल सर्व्हे करते. डीपीआर, प्रॉपर अलाईनमेंट, एनएच दर्जाचे बांधकाम, पुलाचे बांधकाम करण्यास हा रस्ता योग्य आहे की नाही याची पाहणी केली जाते. याकरिता दोन समित्या आहेत.तएसएफसी आणि एसएससी अशी या दोन कमिटयांची नावे आहेत. वाहतूक वर्दळीची पाहणी करून त्या अंदाजाने यावरील बांधकामाचाही सखोल विचार केला जातो. एनएचएआय ज्या कंपन्यांना रस्ते विकासाकरिता कॉन्ट्रॅक्ट देते, त्या कंपन्यांही या रस्त्यांचा डिटेल सर्व्हे करतात. त्यानंतर राज्याच्या किंवा केंद्राच्या सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडे या संदर्भातील काम दिले जाते. यामध्ये बांधकामाचा खर्च केंद्र शासनामार्फत केला जातो. बांधावयाचे काम राज्य शासनाने करावयाचे असते. राज्य शासन यामध्ये बांधकामासाठी एजन्सी म्हणून काम करते असे समितीस अवगत केले.

परिच्छेद क्र. २.१.७.१ : मिळालेला कमी निधी

२.४ केंद्रीय मार्ग निधी योजनेअंतर्गत केंद्र शासनाने मंजूर केलेल्या कामावंर राज्य शासनास मिळणाऱ्या निधीसंदर्भात समितीला असे वाटते की हा पैसा मिळणे जवळ जवळ अशक्य व अवघड होते. परंतु राज्य शासनाने सर्व अटी बायपास करून हा पैसा मिळविलेला आहे. या अटी म्हणजे चार महिन्यांमध्ये टेंडर काढणे २४ महिन्यांमध्ये काम पूर्ण करणे या होत्या. केंद्रामध्ये सर्व आपल्या हिताचे लोक बसलेले आहेत, त्यामुळे या संदर्भात नियमांचे उल्लंघन झालेले आहे, हे मान्य करावे लागेल असे समितीचे मत आहे याबाबत विभागीय सचिवांनी अधिक माहिती घ्यावी असे समितीने सांगितले असता, केंद्र शासनाने एखादे काम मंजूर केलेले असेल तर ते अर्थसंकल्पात मंजूर करावे लागते असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

मागील इम्बॅलन्स अजूनही ४.८९ टक्के इतका आहे. सीआरएफचे पैसे असतानाही खर्च होत नव्हते. ते पैसे तेथून आल्यानंतर राज्यपालांचे नियम देखील त्याला लागू होत नव्हते. केंद्र शासन काही वेळा आपल्या मनाप्रमाणे पैसे देते. राज्यपाल महोदयांच्या नियमांमुळे निधी खर्च करण्यास अडचण होती, ती आता राहिलेली नाही. आता या निधीप्रमाणे बऱ्याच ठिकाणी आवश्यक कामे मंजूर झालेली आहेत, ती आता पूर्ण झाली पाहिजेत. ज्या बाबी घटनात्मक आहेत, ज्या बाबींना काही नियम व अटी आहेत, त्यांना बायपास करून चालणार नाही. असे केले तर अन्य अनेक बाबी बाहेर निघतील असे केले तर सिंचनही बाहेर काढून चालेल का? ते कायद्यात बसते का? असा प्रश्न समितीने उपस्थित केले असता, ही बाब राज्याच्या नियोजन खात्याशी संबंधित असून इतर बाबी अन्य चार-पाच विभागांशी संलग्न आहे, याचे उत्तर समग्रपणे देणे अशक्य आहे असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

केंद्र शासनाचा निधी इंटरस्टेट सिंचन प्रकल्प, सिंचनाच्या अनुशेषांतर्गत असलेले प्रकल्प याकरिता सीआरएफ अंतर्गत वापरला जात होता. आता हा निधी सीआरएफ निधी माननीय राज्यपाल महोदयांच्या निधीतून बाहेर निघालेला आहे. या निधीबाबत रिजनल इम्बॅलन्स वगैरे अशी वेगवेगळी मते असू शकतील. यामध्ये समितीचे मत असे आहे की, जे काम चालू आहे, त्याकरिता निधी उपलब्ध करून देणे आवश्यक आहे, यामुळे ते आता शक्य झालेले आहे. त्यातील अडचण आता दूर झालेली आहे. चालू सिंचनाच्या कामाकरिता बजेटींगकरिता अनुशेषाचा निकष लावून ते पैसे देता येतात काय अशी विचारणा केली असता, प्रशासकीय मान्यता जर १ कोटी रुपयांची असेल तर राज्य शासनाचा असा नियम आहे की, प्रशासकीय मान्यता दोन ते दहा टक्के असल्याशिवाय कामाला सुरूवात करू शकत नाही. यासंदर्भातील तरतूद सीआरएफ ॲक्टमध्येही आहे. यानुसार काही प्रकल्पांना पैसे मिळत होते. पैसे मिळावेत याकरिता केंद्र शासनाकडे ४,०७३ कोटी रुपयांचे दावे करण्यात आले होते. त्यापैकी ३९८२ कोटी रुपयांचे दावे मिळालेले आहेत. उरलेले दाव्यांवरील प्रक्रिया चालू आहे, त्याचेही पैसे मिळतील असे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले.

परिच्छेद क्र.२.१.७.२ : "जादा दावे"

२.५ केंद्रीय मार्ग निधी योजनेअंतर्गत २९ विभागांपैकी २० विभागात ५५ कामांवर रु. २०८.३४ कोटी प्रत्यक्षात खर्चाच्या जागी रु. २३५.११ कोटीची उपयोजना प्रमाणपत्र पाठविण्यात आली. यामध्ये जर २०८ कोटी रुपये खर्च झालेला आहे व २३५ कोटी रुपयांच्या दाव्याची केस दाखल केलेली आहे. प्रशासकीय मान्यतेच्या वरचा दावा का दाखल केलेला आहे? असे समितीने विचारले असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, केंद्राकडून जास्तीतजास्त पैसा मिळविण्याकरिता हे केलेले आहे. प्रशासकीय मान्यतेच्या वरचा दावा प्रशासकीय खर्चाकरिता करण्यात आलेला आहे असेही समितीस अवगत केले.

विभागाने आपल्या उत्तरात असे म्हटलेले आहे की, कामांमध्ये जादा खर्चाची मागणी केलेली नाही. परिशिष्टामध्ये ५५ कामांची यादी उपलब्ध नाही. विभागाचा खर्च जो वाढलेला आहे,तो या अंतर्गत मागितलेला आहे काय अशी विचारणा केली असता, विभागीय सचिवांनी ती यादी लाभधारक, ठेकेदार, एजी यांच्याकडून मागवून समितीस सादर करण्यात येईल असे समितीस आश्वस्त केले.

संबंधित परिच्छेद महालेखापाल यांच्याकडून पुन्हा तपासून वा वेटींग करून घेणे आवश्यक आहे असे समितीने सुचविले असता, विभागीय सचिवांनी यावर आवश्यक ती कार्यवाही करण्यात येईल. या कामांची प्रशासकीय मंजुरी स्टेट गव्हर्नमेंटने दिलेली आहे. यासंबंधीचे व्हाऊचर्स तपासण्यात येईल असे समितीस सांगितले.

५५ कामांवर हा प्रत्यक्ष खर्च २०८ कोटी रुपये इतका झालेला आहे. परिशिष्टात या ५५ कामांची यादी नाही. या कामांकरिता राज्य शासनाने २३५ कोटी रुपयांची निधीची मागणी केलेली आहे. विभागाकडे जर ५५ कामांची यादी नसेल तर कॅगकडे तरी कुठून येईल? या कामांकरिता जर २०८ कोटी रुपये खर्च झालेले आहेत, तर मग २३५ कोटी रुपयांची मागणी राज्य शासनाने केंद्राकडे का केलेली आहे, याबाबत विभागाने स्पष्ट खुलासा करावा असे समितीने निदेश दिले. २०८ कोटी प्रत्यक्ष खर्चा ऐवजी केंद्र शासनाकडे २३५ कोटी रुपयांचा क्लेम पाठविण्यात आला, यामध्ये जी तफावत आहे ती तपासून समितीला माहिती सादर करण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी समितीस आश्वस्त केले.

केंद्र सरकारकडून २०८ कोटी रुपये घेण्याऐवजी विभागाने २३५ कोटी रुपये घेतले म्हणजे २६ कोटी रुपये जास्त घेतले. त्याबाबत विभागाने महालेखापांल कार्यालयाकडून व्हेटींग करून घ्यावे असे सांगण्यात आले होते. त्याप्रमाणे विभागाने पाठपुरावा केला काय? असे समितीने विचारले असता, विभागीय सचिवांनी सांगितले की, केंद्र सरकार एक्सेस क्लेम मान्य करीत नाही. कारण आपण सीआरएफ फंड खर्च करतो आणि तो देण्याबाबत केंद्र सरकारला विनंती करतो. केंद्र शासनाला युटीलायझेशन सर्टीफिकेट सादर केलेले आहे. सन २००१-२००२ ते आतापर्यंतचे संपूर्ण स्टेटमेंट तयार करून ते केंद्र शासनाकडे सबमिट केलेले आहे. विभागाने जे युटीलायझेशन सर्टीफिकेट सादर केले त्यानुसार फरकाची रक्कम टॅली करून घेतली आहे. ती माहिती समितीला सादर करण्यात येईल.

विभागाने ५५ कामांवर २०८ कोटी रुपये खर्च केले आणि प्रत्यक्षात २३५.११ कोटी रुपयांचे उपयोजन प्रमाणपत्र पाठविण्यात आले. म्हणजे २६.७७ कोटी रुपये जास्तीचे वसूल केले, असे करणे योग्य नाही असे महालेखापालांचे म्हणणे होते. याबाबत विभागाने खुलासा करावा असे समितीने सांगितले असता, काही वेळेला काम झालेले असते पण बजेट नसल्यामुळे विभाग पेमेंट करु शकत नाही. जोपर्यंत पेमेंट करण्यात येत नाही तोपर्यंत युटीलायझेशन सर्टीफिकेट पाठवू शकत नाही. या वर्षीचा टोटल एक्स्पेक्टेड एनफ्लो ऑफ सीआरएफ ७५० ते ८०० कोटी रुपयांचा आहे आणि तो पेट्रोल आणि डिझेलच्या सेसवर अवलंबून असतो. जर पेट्रोलचे भाव वाढले की, सीआरएफची अमाऊंट वाढते. जोपर्यंत बजेटमध्ये वाढ होत नाही तोपर्यंत खर्च होत नाही आणि जरी बजेटमध्ये वाढ झाली तरी ७० टक्के रक्कम रिलिज करतात. विभाग ७० टक्के कामाची यु.सी. तयार करून पाठवू शकते. विभागाचे सतत थोडे पैसे त्यांच्याकडे अडकून राहतात. कधी कधी असे होते की, मागील वर्षाचे सीआरएफचे पैसे मिळाले नाहीत तर ते पुढील वर्षात मिळतात. जसा २३५ कोटी रुपयांचा आकडा दाखविण्यात आला. मागील वर्षाचे आणि या वर्षीचा हिशोब केल्यास या गोष्टी टॅली होतात. जर एक वर्षाचा टॅली करण्याचा प्रयत्न केला तर ते टॅली होत नाही असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

असे असेल तर हा आक्षेप येण्याची आवश्यकता नव्हती. विभागाचे असे म्हणणे आहे की, दोन-तीन वर्षाचा एकत्रित हिशोब केला तर ते टॅली होणार आहे. महालेखापालांचा असा मुद्दा आहे की, ५५ कामांवर २०८.३४ कोटी रुपये खर्च झाले असताना २३५.११ कोटी रुपयांची मागणी केली आणि तेवढी जास्तीची रक्कम मिळाली. त्यावर विभागाने मागील बॅकलॉग आणि सन २०१७-२०१८ चा हिशोब सांगितला. विभागाने जे जास्तीचे पैसे मागितले ते विभागास मिळाले ते विभागास मान्य आहे काय आणि ती रक्कम पुढे ॲडजेस्ट झाली असे समितीने गृहीत धरावे काय? असे समितीने विचारले असता, अनेक वर्षाचे काम पाहून केले पाहिजे. कारण एखादे काम दोन वर्षापूर्वी हाती घेतले असेल आणि आज ते पूर्ण झाले तर त्याची यु.सी. आता देणार आणि एखादे काम छोटे असेल तर ते लवकर संपल्यामुळे त्या कामाची यु.सी. लवकर दिली जाते. जस जसे काम संपते तसतसे पेमेंट करतो आणि त्याप्रमाणे क्लेम करतो. महालेखापालांनी ५५ कामांची यादी काढली म्हणून त्यांना अधिकचे पैसे मिळाले असे वाटले. परंतु विभागास अधिकचे पैसे कधीच मिळत नाहीत. कारण विभाग जोपर्यंत पैसे खर्च करत नाही तोपर्यंत विभागास पैसे मिळत नाहीत. जर १०० रुपये खर्च केले तर ७० ते ८० रुपये मिळतात असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

परिच्छेद क्रमांक २.१.७.३ : “केंद्रीय मार्ग निधी प्रादेशिक अधिकाऱ्यांना हस्तांतरित न करणे”

२.६ केंद्र मार्ग निधीच्या कामांसाठी केंद्र शासनाच्या मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाद्वारे रस्ते सुधारणेसाठी निधी राज्य शासनास देण्यात येतो. उपरोक्त परिच्छेदाबाबत अधिक माहिती द्यावी असे समितीने सूचित केले असता, केंद्रीय मार्ग निधीच्या २००७ मधील नियम क्र.५ (११) चे अवलोकन करता, कामावरील गुण नियंत्रणास्तव प्रदान रकमेच्या ३ टक्के निधी हा प्रादेशिक अधिकारी, मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग परिवहन, मंत्रालय, मुंबई यांचेकडे ठेवावयाचा होता. सदरहू ३ टक्के निधी केंद्र शासन देतच नाही. तशी सिस्टम नाही. विभागास तो निधी मिळत होता म्हणून तो वापरत होता. आर.ओं.नी मागणी केली तर त्यांना निधी दिला जाईल असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

नियमाप्रमाणे विभागाने प्रादेशिक अधिकाऱ्याला निधी दिला पाहिजे. हा ३ टक्के निधी कामावरील गुण नियंत्रणास्तव आहे. तो दिला नसल्याने काम चेक होऊ शकले नाही. काम चेक करून दिले पाहिजे असे केंद्र सरकारचे धोरण आहे. मात्र काम चेक होऊ न शकल्याने केंद्र सरकारच्या धोरणाची पायमल्ली झालेली आहे, हे विभागाला मान्य आहे काय? असे समितीने विचारले असता, केंद्र शासनाने हा निधी परस्पर आर.ओ. यांना द्यायचा आहे.

सी.आर.एफ.ॲक्ट मधील तरतुदी नुसार केंद्र शासनाने दिलेला ३ टक्के निधी आर.ओं.नी गुण नियंत्रणासाठी खर्च केला पाहिजे. केंद्र शासनाने हे पैसे त्यांच्याकडे परस्पर वर्ग केले तर ते हे काम करतील. त्यांनी हे का केले नाही हे ज्ञात नाही असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

राज्याला जो निधी दिला जातो त्यामध्ये तो ३ टक्के निधी इन्क्लुड आहे की, एक्सक्लुड आहे. आतापर्यंत विभागाने आर.ओं.कडे पैसे जमा केलेले नाहीत. महालेखापालांचे असे म्हणणे आहे की, सन २००७ च्या सी.आर.एफ.. नियमाप्रमाणे आर.ओं.ना क्वालिटी कंट्रोल चेककरिता ३ टक्के निधी दिला पाहिजे. मात्र त्या प्रमाणे तो दिलेला नाही. परंतु, विभागाचा असा समज आहे की, तो राज्याला दिलेल्या निधीमध्ये समाविष्ट नाही, त्यामुळे विभागाने तो आर.ओं.ना दिलेला नाही. केंद्र शासनानेच तो निधी दिला पाहिजे. याबाबतची स्पष्टता करून घेतली पाहिजे. याबाबतचा नियमही क्लिअर केला पाहिजे असा प्रश्न समितीने उपस्थित केला असता, याबाबतची खात्री करून समितीस माहिती देण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले. **(विभागाने याबाबत केंद्र शासनाचे राजपत्र समितीला सादर केले आहे. विवरण क्र. २)**

परिच्छेद क्रमांक २.१.७.४ : केंद्रीय मार्ग निधी मधून केलेले अनियमित दावे

२.७ उपरोक्त परिच्छेदाच्या अनुषंगाने अधिक माहिती द्यावी असे समितीने निदेश दिले असता, केंद्र शासनाने सी.आर.एफ. निधी अंतर्गत ४०६.३५ कोटीच्या कामांना मंजुरी प्रदान केली होती त्यातील एक काम ६.६० कोटी रुपयांचे होते. दुसरे काम ९ कोटी रुपयांचे होते तर तिसरे काम ५.४० कोटी रुपयांचे होते. या तिन्ही कामांच्या निविदा मागविण्यात आल्या व त्यानंतर जसजसा खर्च झाला, तसतसे दावे सादर केले. या कामांच्या बाबतीत ओव्हरलॅप झालेले नाही असे विभागीय सचिवांनी समितीस सांगितले.

रामटेक-खापा-तुमसर रस्त्याचे काम २१ कोटी रुपयांचे आहे. तर ११९ कि.मी. ते १३० कि.मी. चे काम ६.६० कोटींचे आहे. त्या १०४ ते १३० कि.मी.च्या कामामध्ये ११९ ते १३० कि.मी. चा भाग नव्हता काय? असा प्रश्न समितीने केली असता, कामे प्रस्तावित करताना पहिल्या, दुसऱ्या अशा निरनिराळ्या योजनांमध्ये कामे प्रस्तावित करण्यात येतात.

रामटेक-खापा-तुमसर या मार्गावरील १०४ ते १२४ कि.मी.च्या १९.९० कोटी रुपयांच्या रस्ता केला असून त्याची किंमत १९.९० कोटी रुपये आहे. ११९ ते १३० कि.मी.च्या रस्त्याची किंमत किती आहे ? प्रत्यक्षात १०४/४०० ते १२४/७०० हे २०.३० कि.मी.चे काम करण्यात आले असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

परिच्छेद क्रमांक २.१.७.५ : जादा कर्ज काढणे

२.८ महालेखाकारांच्या उपरोक्त परिच्छेदाबाबत समितीने विचारणा केली असता, या कामाचा अर्थसंकल्पात एकदाच समावेश झाला असून नाबार्डच्या यादीत एकाच कामाला दोन पी.आय.सी. नंबर पडले होते. ते डिलिट करून घेतले आहे. नमूद केलेले काम वगळण्याचा प्रस्ताव वित्त विभागामार्फत नाबार्डला सादर करण्याकरिता वित्त विभागास सादर करण्यात आला आहे. एकाच कामावर रु. ८६.२५ लक्ष खर्च करण्यात आलेला आहे. दोनदा खर्च करण्यात आलेला नाही असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

परिच्छेद क्रमांक २.१.७.६ : निधीच्या उद्देशांचे अनियमित परिवर्तन

२.९ निधीच्या उद्देशांचे अनियमित परिवर्तन हा या परिच्छेदाचा विषय असून सदर विषय गंभीर आहे याबाबत विभागाने खुलासा करावा असे निदेश समितीने दिले असता, नांदेड जिल्ह्याच्या अर्धापूर गावास वळण रस्त्याचे काम मंजूर होते. काम पूर्ण करण्यासाठी तत्कालीन कार्यकारी अभियंत्यांनी भूसंपादनाची प्रोसेस सुरू केली. भूसंपादनाची कार्यवाही पूर्ण करून सदर काम केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत समावेशनाचा प्रस्ताव सादर केला व त्यास मंजुरी मिळून कामास सुरूवात करण्यात आली. सी.आर.एफ मधून जो खर्च वर्ग केला गेला होता, तो नंतर नियमित लेखाशीर्षाखाली वर्ग केला असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

विभागाने समितीला दिलेल्या माहितीमध्ये असे नमूद केले आहे की, "तात्पुरत्या स्वरुपात केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत निधीतून रु. ५.५३ कोटी एवढा निधी विशेष भूसंपादन अधिकारी यांना देण्यात आला व तद्नंतर त्यापैकी रु. २.५७ कोटी परत मिळाले आहेत".

हा निधी ज्या कामासाठी आला होता त्याशिवाय तो खर्च झालेला आहे. त्यामध्ये तांत्रिक अडचण अशी आहे की, ५ कोटी रुपयांपैकी २.५७ कोटी रुपये परत का घेतले आहेत? भू-संपादनाचे पैसे शासनाकडून मिळालेले होते असे असताना या कामासाठी जे दोषी असतील त्यांचे नाव सांगा असे समितीने निदेश दिले असता, अर्धापूर शहराला वळण रस्ता बांधायचा होता. काही ठिकाणी अडथळा येत आहे तर जोपर्यंत सलग काम होणार नाही तोपर्यंत ते काम अर्धवट सोडणे हे योग्य होणार नाही. समितीच्या म्हणण्याप्रमाणे या सर्वांमध्ये कार्यकारी अभियंत्याची चूक आहे. एमएसआरडीसी मधील श्री. नवले नावाचे कार्यकारी अभियंता यास जबाबदार आहे. त्यांची विभागीय चौकशी करून कारवाई करण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

This is not acceptable. Rule is Rule. Why you have not acted seriously? We want a detailed answer. We will keep this paragraph pending असे समितीने निदेश दिले.

या संदर्भात (विभागाने आश्वासित माहिती सादर केली आहे विवरण क्रमांक ३)

परिच्छेद क्र. २.१.८ : कार्यक्रमांचे कार्यान्वयन

२.१० हे सर्व नियमाची पायमल्ली झालेले आहेत. पण शेवटी पैसे मिळवले आणि म्हणून विषय असाच राहीला. तर त्यामुळे विभागाने नियमाचे पालन करावे, असे समितीचे मत आहे.

२.११ परिच्छेद क्र. २.१.८.३ : कामांची खोटी माहिती पाठविणे

उपरोक्त परिच्छेदाबाबत महालेखापालांचे असे म्हणणे आहे की, अधिकाऱ्यांच्या समवेत संयुक्त तपासणी दरम्यान असे आढळून आले की, पुलाचे पोच मार्ग पूर्ण झालेले नव्हते. दगड मातीचा ढिगारा कामाच्या जागीच पडलेला होता. शासनाद्वारे जून, २०११ मध्ये केंद्र शासनाला सादर केलेल्या प्रकल्पाबाबत असत्य प्रतिवृत्त देण्यात आले याबाबत खुलासा करावा असे समितीने सांगितले असता, हा नदीतील तिरपा पूल होता. अर्थवर्क पूर्ण केले. खडीकरणाचे काम करून घेण्यात आले व काम पूर्ण करण्यात आले.

त्याच कामामध्ये ३ कोटी ४४ लाख रुपयांमध्ये खडीकरणाच्या अप्रोचसह काम पूर्ण झाले होते. यात डांबरीकरणाचा समावेश नव्हता. सीआरएफ मध्ये खडीकरण व मातीकाम पूर्ण करणे अपेक्षित होते असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

सन २०१३ मध्ये महालेखापालांनी त्या जागेची तपासणी केली होती. त्यावेळी काम पूर्ण झाल्याचा रिपोर्ट पाठवला होता. चुकीचा रिपोर्ट पाठवण्यात आला. पोचमार्ग पूर्ण झालेला नव्हता व दगडमातीचा ढिगारा होता. याबाबत खुलासा करावा असे समितीस सांगितले असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, ढिगारा तेथे होता. मात्र रस्त्याचे काम पूर्ण करून वाहतूक सोडण्यात आली होती. तीच कार्यवाही कळवण्यात आली होती.

सन २०११ पासून रस्त्यावरील वाहतूक सुरू होती काय? असे समितीस विचारले असता, सन २०११ मध्ये काम पूर्ण करून मातीकाम केले होते. त्या रस्त्यावरुन वाहतुक सुरू करण्यात आली होती असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

आपेगांव-कुरनपिंपरी-महारटाकळी-चाकलांबा-शिंगरवाडी मार्गाच्या सुधारणेचे काम या बाबत माहिती द्यावी असे समितीने विचारले असता, महालेखाकारांचे असे म्हणणे आहे की, या रस्त्याची लांबी मंजूर करण्यात आली. त्यातील एक पूल या प्रोजेक्टमध्ये समाविष्ट करावयास हवा होता. प्रोजेक्टमधील तरतुदीनुसार काम पूर्ण झाले. हा पूल दुसऱ्या योजनेतून पूर्ण केला असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

समितीने रस्ता व पूल कधी पूर्ण केला? रस्त्याची निविदा कधी काढली ? असा प्रश्न केला असता विभागीय सचिवांनी हा रस्ता सन २०१३मध्ये पूर्ण झाला व पूल सन २०१५ मध्ये पूर्ण झाला. कार्यारंभ आदेश मे, २०१११ मध्ये काम प्रदान करण्यात आले होते असे समितीला सांगितले.

डांबरी रस्ता तयार केला मात्र पूल तयार केला नाही. रस्त्यावरुन वाहतूक सुरू केली नाही. डांबरी रस्त्याचे वय किती आहे? आपोआप रस्त्यालाा क्रॅक्स पडतात. पूल नसताना रस्त्याचे काम केले. यामुळे निधी वाया गेला. ३ कोटी ५२ लाख रुपये खर्च करूनही रस्त्याचा वापर करता आला नाही. रस्ता पूर्ण झाला मात्र तो वापरात नव्हता अशी महालेखापालांच्या स्पॉट इन्स्पेक्शनची नोट आहे.

अनेकदा विभागाकडून अपुरे प्रस्ताव पाठवले जातात. पुलाशिवाय रस्त्याचे प्रस्ताव दिले जातात असा प्रश्न समितीने केला असता गेल्या दोन वर्षात आता आमुलाग्र बदल केलेला आहे. आता सलग रस्त्याची लांबी १० कि.मी. ची घेतली जाते. वाहतुकीनुसार जेवढे आवश्यक आहे तेवढे रुंदीकरण केले जाते. पूल मोठा किंवा लहान असो तो अंदाजपत्रकात समाविष्ट केला जातो. पूर्वी वेगळे काम घेण्याची पद्धत होती. आता १० कि.मी. कमीत कमी बेसिक युनिट निश्चित केले आहे असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

पॉलिसीमध्ये बदल केल्यामुळे खर्चात किती बदल झाला, तेवढा खर्च करण्याची विभागाची क्षमता आहे काय? असे समितीने विचारले असता, विभागाने केलेला खर्च वापरात आला नाही तर तो निष्फळ हेातो. पॉलिसी बदलामुळे खर्च वाढेल मात्र हा खर्च योग्य प्रकारे वापरता येईल. राज्यात संपूर्ण रस्त्याचे मेन्टेनन्स, सुदृढीकरण व उर्वरित पूल पूर्ण करणे या करिता ४२ हजार कोटी रुपये लागणार आहेत. पूर्वी जेथे पूल बांधलेला नाही तेथे तात्पुरते डायव्हर्जन करून, पावसाळ्यात खडी, मुरुम टाकून वाहतूक सोडली जात होती. पुलाचे काम करून रस्ता तयार केला तर असे आक्षेप येणार नाहीत. या सूचनांचा वापर करून महालेखाकार यांच्याशी दोन-चार वेळा चर्चा करून धोरण स्वीकारले आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

१९९८ मध्ये एका पुलाला मान्यता दिली व सन २०१७ मध्ये तो पूर्ण झाला. काम कधी सुरू करायचे व कधी पूर्ण करायचे या बाबत काही नवीन नियम केला आहे काय? असे समितीने विचारले असता, लहान पूल २ वर्षात पूर्ण करावेत. मोठ्या पुलाचे काम पूर्ण करण्यासाठी ३६ महिन्यांचा कालावधी निश्चित केलेला आहे. मात्र फाऊंडेशनची काय परिस्थिती आहे यावर बरेच अवलंबून आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले. **(विभागाकडून अनुपालन अहवाल प्राप्त झाला विवरण क्र. ४)**

परिच्छेद क्र. २.१.८.४ : कामांची चुकीची निवड

२.१२ उपरोक्त परिच्छेदामध्ये विभागाने सन २००९-१० मध्ये रस्त्याचे रिन्युअल केले सन २०१० मध्ये पुन्हा त्याच रस्त्याचे काम हाती घेतले. या बाबत खुलासा करावा असे समितीने विचारले असता, महालेखाकाराच्या आक्षेपाप्रमाणे सन २०१० मध्ये १०४ ते १०५ व ११४ ते ११६ किमी. लांबीचे काम करण्यात आले. ५.५ मीटरच्या डांबरी पृष्ठभागाचे हे काम होते. सन २०१० मध्ये १०४ ते १२४ या लांबीमध्ये ५.५ मी.चे ७ मी. रुंदीकरणाचे काम होते असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

एकदा रुंदीकरण केल्यानंतर पुन्हा रिन्यूअल करावे लागले.वारंवार कामाची पुनरावृत्ती झालेली आहे. विभागातून दोषी अधिकाऱ्यांना कशाकरिता संरक्षण देण्यात येत आहेत? असा प्रश्न केला असता, संबंधित दोषी अधिकाऱ्यांची चौकशी करण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी समितीस आश्वस्त केले.

चौकशी नाही. विभागाने कारवाई करून समिती समोर यावे. ५ वर्षे चौकशी केलीच नाही. मागच्या कालावधीत हे झालेले असल्यामुळे सचिव जबाबदार नाही मात्र हेड ऑफ डिपार्टमेंट असल्यानेज्यांनी चूक केलेली आहे, त्यांना सचिवांनी संरक्षण देऊ नये असे समितीने मत मांडले.

५.५ कि.मी चा भाग आहे. याचे पुन्हा रिन्युअल केले की, नाही याची खात्री करावी लागेल. रुंदीकरण व सुधारणा केली आहे असे विभागीय सचिवांनी नमूद केले.

विभागाने या कामाची चौकशी करावी. दोन्ही वेळा केलेल्या कामाचे एम बी रेकॉर्ड, डिटेल्स तसेच कार्यकारी अभियंता, उप अभियंता यांच्या अभिप्रायांची मूळ नस्ती समितीला उपलब्ध करून द्यावी.

कामाचे रिपीटेशन झाले असेल तर संबंधित अधिकाऱ्याला जबाबदार धरुन त्यांच्यावर कडक कारवाई करून समितीसमोर यावे असे समितीने विभागाला निदेश दिले.

कामाचे रिपिटेशन झाले असेल तर संबंधित अधिकाऱ्याला जबाबदार धरून त्यांच्यावर कडक कारवाई करून समिती समोर यावे, असे विभागाला दिनांक ६ फेब्रुवारी २०१८ रोजी आदेशित करण्यात आले होते.

विभागाने कामाचा कार्यारंभ आदेश आणि काम केव्हा पूर्ण झाले हे तपासून घेतले आहे. दिनांक २६ नोव्हेंबर २००९ रोजी ५.५० मीटर रस्त्याच्या डांबरीकरणाचे काम पूर्ण झाले होते. त्याचा दोष निवारण कालावधी २४ महिन्यांचा होता. डिफेक्ट लायबिलिटी दिनांक २६ नोव्हेंबर २०११ रोजी पूर्ण झाली पाहिजे. विभागाचे दुसरे काम या कालावधीनंतर सुरू झाले आणि ते काम दिनांक ३० मे २०१५ रोजी पूर्ण झाले आहे असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

समितीचे सदर काम केव्हा सुरू करण्यात आले होते ? अशी विचारणा केली असता, विभागीय सचिवांनी दिनांक ८ नोव्हेंबर २०११ रोजी कार्यारंभ आदेश दिला होता आणि प्रत्यक्षात काम डिसेंबर महिन्यात सुरू झाले होते. विभागाने तपासणी केलेली आहे. तपासणीमध्ये चूक आढळून आली तर ॲक्शन घेण्यात येईल, असे समितीस आश्वस्त केले.

डिफेक्ट लायबिलिटी पिरिएड बंधनकारक आहे काय ? विभाग एखाद्या कामाला २ वर्षे पूर्ण झाल्यानंतर त्याच कामासाठी पुन्हा पैसे देऊन काम करून घेतो काय ? विभागाकडून ग्रामीण भागातील महामार्गांची कामे केली असता, त्यासाठी दोन वर्षे, तीन वर्षे कालावधी आहे. दोन वर्ष झाल्यानंतर त्या कामासाठी पुन्हा तरतूद करावयाची असा विभागाकडे चार्ट आहे काय ? अशी विचारणा समितीने केली असता, विभागीय सचिवांनी रस्त्याच्या वाईडिंगचे काम होऊन डांबरीकरणाचे काम दिनांक ३० मे २०१५ रोजी पूर्ण झाले आहे. यामध्ये खूप मोठा कालावधी गेलेला आहे. त्यामुळे समितीने हे मान्य करावे, अशी विभागाने समितीला विनंती केली.

परिच्छेद क्र. २.१.८.५–सदरहू परिच्छेद लोकलेखा समितीसमोर प्रलंबित असून यासंदर्भातील अहवाल स्वतंत्ररित्या भाग-२ द्वारे पुढील अधिवेशनात सभागृहास सादर करण्यात येईल.

परिच्छेद क्र. २.१.८.६ : कामाचे निकृष्ट निष्पादन

२.१३ नांदेड ते अर्धापूर शहरामध्ये वळण रस्ता बांधण्याचे काम आहे. यामध्ये मॅकडमच्या पृष्ठभागाला हानीपासून रोखण्यासाठी जास्तीत जास्त ४८ तासांच्या आत पुढच्या फरसबंदी (pavement) थराने किंवा विअरिंग (Wearing) थराने आच्छादले पाहिजे, ते तीन महिन्यानंतर केलेले आहे. विभागाने सांगितले की, सील कोट ठेकेदाराने आपल्या कॉस्टमध्ये लावून घेतला. शासनाचे काही नुकसान झालेले नाही असे विभागाचे म्हणणे आहे. यामध्ये रेकॉर्डमध्ये नोंद नाही असे महालेखापालांचे म्हणणे आहे. सीलकोट झालेला आहे, ते काम ठेकेदाराने केलेले आहे. विभागाच्या मेझरमेंट बुकमध्ये तशी नोंद नाही. या विषयावर जे आयआरसीचे नियम आहे, त्याप्रमाणे मॅकडमच्या पृष्ठभागाला हानीपासून रोखण्यासाठी ४८ तासांमध्ये हे विअरिंग कोट झाले पाहिजे होते. ते विभागाने तीन महिन्यानंतर मान्य केलेले आहे.

विअरिंग कोट जूनपर्यंत झालेले नव्हते. याबाबत खुलासा करावा असे समितीने सांगितले असता, विभागीय सचिवांनी मार्च महिन्यामध्ये विअरिंग कोटक केलेला आहे. स्पेसिफिकेशनमध्ये अशी तरतूद आहे. मॅकडमचा लेयर केला तर त्याच्यावर प्रोटेक्शन करायला पाहिजे. ट्रॅफिक जाणार असेल तर हा रस्ता वळण रस्ता होता, त्यावरुन ट्रॅफिक जाणार नव्हते तरीही त्याच्यावर सीलकोट करून घेतले असे समितीस अवगत केले.

समितीने महालेखापाल यांचे म्हणणे आहे की, सिलिंग केलेले रेकॉर्डवर नाही असे विचारले असता, सिलिंग लिक्विड सील कोट असतो, ब्राऊझर साईटवर नेऊन स्प्रे करणे हे कंत्राटदाराच्या स्वतःच्याच खर्चाने करावयाचे असल्याने त्याच्यामध्ये वेगळी नोंद ठेवण्याची गरज नाही. आयटम जर एक्झिक्यूट केला तर त्याची नोंद असते. हे स्पेसिफिकेशनमध्ये अलाऊड आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

काम कधी केले? विथ सिलकोट देयक अदा केली का? असे समितीने विचारले असता, फेब्रुवारी-मार्च मध्ये हे काम केले. विथ सिलकोट देयक अदा केलेली नाहीत.पार्ट-२ मेमोरॅण्डम जो आहे, त्यानुसार ३१ मार्च २०१३ रोजी हा चेक दिलेला आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

वेल्वेट कोट जून, २०१३ मध्ये केले आहे. फायनल सिलकोट जून, २०१३ मध्ये झालेला आहे.

विभागाच्या परिपत्रकामध्ये १५ मे नंतर डांबराचे फायनल सिलकोट करण्यात येईल असे नमूद केले आहे. पावसाळा लागतो म्हणून १५ मे नंतर अशाप्रकारची कामे करु नये, असे प्रकारचे विभागाचे परिपत्रक आहे का? असे समितीने विचारले असता, विभागीय सचिवांनी होकारार्थी उत्तर दिले.

सिल कोट चे काम ४८ तासांमध्ये करायला पाहिजे. सीलकोट केले हे रेकॉर्डवर नाही. विभागाने यासंबंधीचे अभिलेख सीएजीला दाखवून द्यावे. सीलकोट केला असेल तर विभागाचे म्हणणे टेंपरेचर बघून घेतले असेल हा एक मार्ग आहे. समितीचा मुद्दा हा आहे की, हे आच्छादनाचे काम ४८ तासात का केले नाही? सीलकोटचे प्रमाण काय आहे? सीलकोटचे प्रमाणे विभागाकडे असेल तर समितीला यामध्ये जास्त खोलमध्ये जाणे योग्य नाही. विभागाने सीलकोटचे प्रमाण द्यावे. यामध्ये खुदाई जास्त केली आणि माल कमी लावला. महालेखापालांचे म्हणणे इतकेच होते एक्स्कव्हेशन केले ते जास्तीचे केले एस्टीमेटेड कॉस्टपेक्षा जास्त सांगा काय फॅक्ट आहे? अशी विचारणा समितीने केली असता, जे काही खोदकाम करून घेण्यात आलेले आहे, त्याच्यानंतर त्याच्यामध्ये ग्रॅन्यूलर सब बेस आणि मुरुम हे जे दोन थर टाकायचे होते, ते थर व्यवस्थित करून घेण्यात

आलेले आहेत. त्यांची जी जाडी आहे, ती आणि टोटल क्रस्टची जाडी आवश्यकतेनुसार योग्य आहे. या रस्त्यांचे फोटोग्राफ उपलब्ध आहे. रस्ता व्यवस्थित आहे, यामध्ये काही अडचण नाही.

काळ्या मातीचा जो भाग असतो त्यामध्ये क्रॅकिंग कुठपर्यंत झाले हे तपासून घ्यावे लागते. काही ठिकाणी खुदाई ही जास्त केली जाते लेव्हलिंग कॉम्प्लॅक्शन मातीत करावे लागते. कठीण मुरुम व ग्रॅन्यूलर सब बेस असे दोन थर देण्यात आले आहे व या दोन्ही थरांची जाडी आवश्यकतेनुसार योग्यच केलेली आहे. ती कुठे एकस्ट्रा क्वांटिटी वापरली किंवा असे काही केले असे नाही. आजही हा रस्ता व्यवस्थित आहे, या रस्त्याचे फोटो समितीला रेकॉर्डकरिता सादर करीत आहे असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

संबंधित विभागाबरोबर सदर प्रकरणामध्ये लेखा परिक्षणाची संयुक्त पडताळणी करण्यात आली होती. त्या वेळेस असे दिसून आले की, कॅरेज-वे आणि साईड शोल्डर मध्ये डॅमेज झाला होता कारण की शॉर्ट फिलींग झाले होते. विभागाच्या उत्तरामध्ये असे म्हटले होते की, दक्षता आणि गुणवत्ता नियंत्रण विभाग यांच्याकडून पुन्हा तपासणी करून अहवाल देण्यात येईल, असे विभागाने सांगितले होते. त्या संदर्भातील माहिती समितीस द्यावी असे प्रधान महालेखाकारयांनी सूचना केले असता, सदर कामाची तपासणी गुणवत्ता नियंत्रण विभागाकडून करून घेण्यात आली आहे. असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

संयुक्त पडताळणीमध्ये नुकसान झाल्याचे आढळून आलेले आहे हाच मुद्दा होता. असा प्रश्न प्रधान महालेखाकार यांनी केला असता, संयुक्त पडताळणीमध्ये असे आढळून आले आहे की मधला जो कार्पेटचा भाग आहे त्याचे नुकसान झाले आहे कारण बाजुला दोन्ही ठिकाणी खोदकाम करण्यात आलेले होते. रस्त्याच्या कडेचे रहदारीमुळे नेहमीच नुकसान होत असते. ती भरून व्यवस्थित करण्यात आली आहे असे विभागीय सचिवानी समितीस सांगितले.

महालेखापाल यांचे असे म्हणणे आहे की दाणेदार सब बेस व कठीण मुरुम यांच्या भरावातील तुटीमुळे, रस्त्याच्या दोन्ही बाजुने जाणाऱ्या वाहनांमुळे रस्त्यांच्या दोन्ही बाजूंच्या कडांची हानी झाली होती असे समितीने सांगितले असता, सदर रस्त्याचे काही छायाचित्र विभागाकडे आहेत ते समितीच्या माहितीसाठी सादर करण्यात येत आहेत. रस्त्यासाठी ज्यावेळेस खोदकाम करून घेण्यात येते हे खोदकाम जेव्हा काळ्या मातीचा थर असतो त्यावेळेस तो कोठपर्यंत आहे यासाठी जास्त करण्यात येते. असे खोदकाम केल्यानंतर सदर माती कामाची दबाई ही कंत्राटदाराच्या खर्चाने करून घेण्यात येत असते. अशा ठिकाणी जेव्हा प्रत्यक्षात वाहतूक चालते त्यावेळेला रस्त्याच्या कडांचे नुकसान होते. त्या कडांचे नुकसान भरून काढून ग्रॅन्युलर सब-बेस आणि हार्ड मुरुमाचा लेअर हे दोन्ही टाकून घेण्यात आले आणि रस्त्याचा पृष्ठभाग दुरुस्त करण्यात आला. सदर कामाचे काढलेले छायाचित्र उपलब्ध आहेत. सध्या सदर रस्ता चांगल्या परिस्थितीत आहे.

कठीण मुरूम आणि उप आधार हे दोन्ही आजही तपासता येऊ शकतात. दोन वर्षांपूर्वी काम झालेले असेल तरी या बाबी आजही आपण तपासू शकतो. किती जाडीचा थर टाकण्यात आला आहे तो पाहता येतो. असे सचिवांनी समितीस अवगत केले.

विभागीला गुणवत्ता नियंत्रण विभागाचे पत्र मिळाले आहे काय? असे समितीने विचारले असता विभागीय सचिवांनी विभागाकडे निरीक्षण पत्रक आहे ते समितीला सादर करण्यात येईल असे सांगितले.

अकलूज येथील दोन रस्त्यांच्या कामाबाबत काय आहे? असे समितीने विचारले असता, अकलूजच्या कामाच्या बाबतीत मुख्य आक्षेप असा होता की, ज्या तपासण्या करणे गरजेचे होते त्यापैकी एकच तपासणी अहवाल घेऊन देयक अदा करण्यात आले आहे. एकूण २८ अहवाल आवश्यक होते. नंतर २८ तपासण्या करून घेण्यात आलेल्या आहेत याबाबतचे अभिलेखे समितीसह सादर करण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

परिच्छेद क्रमांक २.१.८.७. कामांच्या निष्पादनात नियमबाह्य खर्च

२.१४ या परिच्छेदाबाबत महत्त्वाचा आक्षेप असा आहे की, मंजूर व्याप्तीच्या मर्यादेबाहेर जाऊन कामाचे निष्पादन करण्यात आले आहे. असे मत व्यक्त केले असता, सदर कामाच्या बाबतीत सर्वसाधारणपणे CRF ची कामे मंजूर करण्यात येतात तेथे १० किलोमीटरची लांबी घेण्याबद्दल गेली दोन–तीन वर्षे सगळीकडे आग्रह आहे. प्रत्यक्षात मात्र आपल्याला कामामध्ये जो आर्थिक वाव मिळतो, कामाला कधी कधी एक ते दीड वर्षांनंतर मंजुरी मिळाल्यामुळे, DSR मध्ये वाढ झाल्यामुळे आपल्याला कामाचा TL देताना ८ किलोमीटरचे काम करावे लागते. AG यांचे म्हणणे असे आहे की १०९ किलोमीटरचे काम मंजूर असताना, १०,११ कामे मंजूर असताना झालेल्या रस्त्यांच्या कामाची जी लांबी आहे ती ७८ किलोमीटर आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगीतले.

विभागाने १०० किलोमीटरचे काम केले आहे. पैसा कमी पडला म्हणून विभागाने कामही कमी केले. उपलब्ध असलेल्या पैशामध्ये विभागाने काम संपविले आहे. महालेखापाल यांचे असे म्हणणे आहे की बाकीच्या पैशाची व्यवस्था विभागाने राज्य सरकारकडून का करून घेतली नाही. अशी महालेखापाल यांची भूमिका आहे. असे मत समितीने व्यक्त केले असता विभागीय सचिवांनी या पुढील असणारी कामे अंदाज पत्रकामध्ये मंजूर करून घेऊन ती करण्यात येईल असे सांगितले.

सदरची कामे कोणत्या वर्षीची आहेत? DSR कधी बदलण्यात आला आहे? DSR हा किती टक्के बदलतो? असे समितीने विचारले असता, सदरची सर्व कामे ही केंद्र शासनाकडे सन २०१०-११ या वर्षी मंजुरीसाठी पाठविली होती. त्यानंतर सदरची कामे सन २०११-१२ आणि २०१२-१३ मध्ये करण्यात आलेली आहेत. DSR हा दरवर्षी बदलत असतो. साधारणतः ५ ते १० टक्क्यांच्या आसपास तो बदलत असतो असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

या सदर बाबतीत जो फरक दिसतो आहे तो ३० टक्के आहे. एवढा फरक कधीही पडत नाही. तसे सदर कामही काही फार मोठे नाही. कार्यारंभ आदेश सन २०११ चा आहे आणि काम मात्र सन २०१२ ला सुरू झालेले आहे. यामध्ये एक वर्षाचा फरक पडलेला आहे. असा प्रश्न समितीने केले असता. सन २००७ मध्ये CRF चे नियम करण्यात आले त्यानुसार डमिनिस्ट्रेटीव्ह अप्रुव्हलच्या कॉस्टला एक्सीड करत नाहीत असे विभागीय सचिवांनी सांगीतले.

जास्तीचे काम करण्यात आले असते तर विभागाने सांगितले असते पण जेवढा निधी मिळाला आहे तेवढे काम करण्यात आले आहे. महालेखापाल यांचे म्हणने एवढेच आहे की बाकीचा निधी राज्य सरकारकडून मिळवून काम का करण्यात आले नाही. मंजूर व्याप्तीच्या मर्यादेबाहेर कामाचे निष्पादन या मुद्याचे उत्तर मिळालेले नाही. असे समितीने विचारले असता. १३ व्या वित्त आयोगामध्ये जी काही कामे मंजूर झालेली होती, त्यामध्ये नागपूर प्रादेशिक विभागामध्ये ज्या निविदा होत्या त्यामध्ये बऱ्याच कामांच्या निविदा या १८ ते २० टक्क्यांच्या खाली आलेल्या होत्या. या निविदांमध्ये जो क्रम होता त्यांचा निधी शासनाला परत करावा किंवा कसे? किंवा त्या जास्तीचे काम करावे किंवा कसे? असा प्रश्न निर्माण झाला होता असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

याबाबत शासन निर्णय असा आहे की, जास्तीचे काम करण्यात येऊ नये. निधी उपलब्ध असेल तर त्यास शासनाची मान्यता घेण्यात यावी, असा प्रश्न समितीने उपस्थित केला असता, सध्या अस्तित्वात असलेला शासन निर्णय असा आहे की, तांत्रिक मान्यता आणि प्रशासकीय मान्यता यामध्ये तांत्रिक मान्यता जर कमी असेल तर प्रशासकीय मान्यता ही तांत्रिक मान्यतेपर्यंतचीच समजण्यात यावी. तांत्रिक मान्यतेने कुठलेही काम जर १०० रुपयांची प्रशासकीय मान्यता असताना तांत्रिकपणे ते ९० रुपयांमध्ये पूर्ण करणे शक्य असेल तर १० रुपयांची संधी त्यामध्ये ठेवण्याची आवश्यकता नाही. पूर्वी असे व्हायचे की प्रशासकीय मान्यता कमीची घ्यायची आणि तांत्रिक मान्यता त्याहूनही कमी काढायची नंतर ती वाढ करून घ्यायची. या पद्धतीत बदल करण्यात आला आहे. तांत्रिक मान्यता हीच आता प्रशायकीय मान्यता म्हणून मानण्यात येत आहे असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

बचतीमधून मार्गाच्या अतिरिक्त कामेचे निष्पादन “Execution of additional road lines from savings.” आपण असे सांगितले की सदर प्रकरणी आम्ही कार्यवाही करु. The department in its reply stated that inquiry has been initiated and action will be taken on the officers, असे विभागानेच सांगितलेले आहे. सन २००८ व २०१३ मध्ये जे काम झालेले आहे त्याचे देयक अदा करण्यात आलेले आहे. ही देयके सन २००८-०९ ची आहेत. सन २००८-०९ ची देयके सन २०१३ ला कशी वापरता येतील? असा प्रश्न समितीने केला असता.

या प्रकरणी असे झाले होते की, मागणीच्या दरम्यान तितकाच संरक्षित आगाऊ निधी देण्यात आला होता. संरक्षित आगाऊ निधी द्यावयाचा असेल तर ४२० मेट्रीक टनाचा संरक्षित आगाऊ निधी देण्यात आला होता. प्रत्यक्षात वापर मात्र कमी झालेला आहे. हे मान्य करण्यात येते की, ही चुकीची बाब आहे. We have initiated inquiry in this respect. सदर प्रकरणी संबंधितांविरुद्ध कार्यवाही करण्यात येईल. असे विभागीय प्रतिनिधीने समितीस अवगत केले.

संबंधित कंत्राटदारांना आगाऊ निधी कसा काय दिला जाऊ शकतो. या प्रकरणी संबंधित अधिकाऱ्यांविरुद्ध कोणती कार्यवाही करण्यात आली आहे? असे समितीने विचारले असता, सद्यस्थितीत कोणतीही कार्यवाही करण्यात आलेली नाही, पण ती करण्यात येणार आहे असे विभागीय प्रतिनिधीने समितीस अवगत केले.

सदर प्रकरणी घोटाळा झालेला आहे. महालेखापाल यांच्या परिषदेमध्ये सांगण्यात आले होते की विषयांकित प्रकरणी सविस्तर चौकशी सुरू करण्यात आली आहे व संबंधितांवर कार्यवाही करण्यात येईल. सदर प्रकरणी करण्यात आलेल्या चौकशीचा अहवाल आला आहे काय तो आपल्याकडे उपलब्ध आहे काय? चार वर्षे झाली आहेत, याबाबतची चौकशी पूर्ण झाली आहे काय? महालेखापाल यांच्या परिच्छेदमध्ये सांगितल्याप्रमाणे कोणताही वरिष्ठ अधिकारी दोषी असला तरी त्याच्या विरुद्ध कार्यवाही करण्याची आवश्यकता आहे.

सदर विषय हा सन २०१२-१३ चा आहे. आज सन २०१७-१८ चालू आहे. विभागाकडून महालेखापाल यांच्या परिच्छेदामध्ये सदर प्रकरणी कार्यवाही करण्याचे आश्वासन देण्यात आलेले आहे. सदर परिच्छेद समितीकडून चर्चेला घेण्यात आला नसता कारण सर्व आक्षेप परिच्छेद चर्चेला घेता येणे शक्य नाही. समितीकडून जवळपास ५ टक्के आक्षेप परिच्छेद चर्चेला घेण्यात येतात. असे असताना विभागाने सदर प्रकरणी कार्यवाही करण्यात येईल असे त्यावेळी सांगितलेले आहे.

पाच वर्षांपूर्वी सांगून सुद्धा अद्यापपर्यंत ज्या लोकांनी कार्यवाही केली नाही त्यांच्यावर कोणत्याही प्रकारची बंधने नाहीत काय? या प्रकाराला चौकशी करून न घेणारे अधिकारीही जबाबदार आहेत. अशा संबंधितांवर सुद्धा कार्यवाही होण्याची आवश्यकता आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, तीन महिन्यात सदर प्रकरणी संबंधितांवर कार्यवाही करून समितीला अहवाल सादर करण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

हाच प्रश्न पुढील परिच्छेदात देखील आहे, त्यामध्ये सुद्धा कार्यवाही करण्यात येईल असेच सांगण्यात आलेले आहे. The departmental inquiry has been initiated. What inquiry has been initiated? What is the report of Departmental Inquiry? We are asking this question after period of five years. Whether inquiry had been initiated at that time or not? सदरची कार्यवाही नाही झाली याला कोण जबाबदार आहे. सदर प्रकरणी ज्या लोकांनी आश्वासन देऊनही कार्यवाही केलेली नाही, निष्काळजीपणा दाखविलेला आहे त्यांच्यावर काय कार्यवाही करण्यात येणार आहे हे समितीला सांगण्यात यावे. असे मत समितीने व्यक्त केले. सदर विषयासंदर्भातील निर्णय हा सचिव स्तरावर झालेला होता. द्वसंबंधित सर्व अधिकारी सेवानिवृत्त झालेले आहेत. असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

संबंधित अधिकारी जरी सेवानिवृत्त झालेले असतील तरी त्या बाबी रेकॉर्डवर येणे आवश्यक आहे. जर या संदर्भात निर्णय सचिव महोदयांनी घेतला असेल तर ती त्यांची चूक ग्राह्य धरावी. सदर चूक डिपार्टमेंटच्या अधिकाऱ्यांनी उघडकीस येऊ दिली नाही. खालच्या स्तरावरुन जी फाईल येईल त्यावर सचिव महोदय निर्णय घेत असतात. असे समितीने सांगितले असता, We will take strongest possible action against all the employees who are responsible for this. असे विभागीय सचिवांनी समितीस आश्वासीत केले. **(विभागाकडून अनुपालन अहवाल प्राप्त झाला. विवरण क्र. ५)**

परिच्छेद क्रमांक २.१.९. वन विभागाच्या अनुमतीकरिता रोखलेली कामे

२.१५ उपरोक्त परिच्छेदात नमुद असलेले सदरच्या दोन्ही रस्त्याचे काम अडून पडले आहे त्याबाबतची सद्यःस्थिती काय आहे? विभागाला माहे जुलै, २०१७ मध्ये परवानगी मिळाली आहे असे विभागाचे म्हणणे आहे. एका कामाला माहे मार्च २०१७ मध्ये परवानगी मिळाली आहे आणि एका कामाला माहे जुलै, २०१७ मध्ये परवानगी मिळाली आहे. याबाबत सांगावे असे समितीने सूचित केले असता, जुना करारनामा रद्द करून नवीन करारनामा करून हे काम पूर्ण करून घेण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

गोंदिया येथील काम पूर्ण झाले आहे काय? असे समितीने विचारले असता, गोंदियाच्या बाबतीतील परवानगी दिनांक १७/३ मध्ये मिळालेली आहे. तसेच हे काम अजून पूर्ण झालेले नाही असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

खापरी-लिंगा-लडाई-बाजारगाव या कामाबाबत समितीने विचारले असता, विभागीय सचिवांनी सदर काम डब्ल्यूबीएम लेव्हलपर्यंत झालेले आहे. त्याचे लेव्हलिंग व्यवस्थित करून नंतर वरचे डांबरीकरणाचे काम पूर्ण करण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

नवेगाव-गोटणगाव-केशोरी या रस्त्याच्या कामाबाबत समितीने विचारले असता, त्याचेही रुंदीकरण झाले आहे असे सचिवांनी समितीस अवगत केले.

काही ठिकाणी रुंदीकरणाचे काम थांबलेले आहे असे समितीने विचारले असता, जेथे काम थांबविले होते, त्या ठिकाणी वन अधिकाऱ्यांसमवेत इन्स्पेक्शन करून घेतलेले आहे. त्याची परवानगी वन विभागाकडून रितसर रेकॉर्डवर प्राप्त करून घेतलेली आहे असे सचिवांनी समितीस अवगत केले.

वन विभागाच्या परवानगीच्या अनुषंगाने समितीला हे सांगावयाचे आहे की, जेव्हा जेव्हा रस्त्यांची कामे केली जातात त्यावेळेस त्या परवानगी घेण्याकरिता जावे लागते. एक्झिस्टिंग रोडला परमिशनची गरज काय? असे समितीने विचारले असता, काम सुरू केल्यानंतर वन विभागाकडून सार्वजनिक बांधकाम विभागाला सांगण्यात येते की, हे रस्ते फॉरेस्टचे आहे मग ते काम मध्येच थांबवतात. शेवटी त्या रस्त्यासाठी रितसर परवानगी मिळालेली आहे असे सचिवांनी समितीस अवगत केले.

आपण रस्ता वाईडनिंग करीत आहोत. वाईडनिंग केल्यावर वन विभागाने ऑब्जेक्शन घेतले आहे. ए.जीं.चे असे म्हणणे आहे की, केशोरी-गोठणगाव रस्त्यावर ४४ लाख रुपये खर्च झाले. तो खर्च निष्फळ झाला आहे की, तो युजफूल आहे? असे समितीने विचारले असता, डब्ल्यूबीएम चांगलाच असतो. त्यावर बी.टी. केला की, रस्ता तेवढ्या पोर्शनमध्ये वापरला जातो. त्याला फक्त डांबरीकरण करायचे असून त्याची परवानगी विभागाने फॉरेस्टकडून आता घेतली आहे. त्यांच्या ज्या काही कंडिशन्स आहेत त्या सर्व फॉलो केल्या, परवानग्या घेतल्या. सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या हद्दीत काम करावयाचे आहे की नाही याची फॉरेस्टला आधी विचारणा केल्यावरच कामाला सुरूवात करण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१० : गुणवत्ता नियंत्रण

परिच्छेद क्र. २.१.१०.१ : गुणनियंत्रण चाचण्या न करता कामांचे निष्पादन :

२.१६ क्वालिटी कंट्रोल या परिच्छेदाबाबत विभागाने माहिती द्यावी. काँक्रिटीकरणाला ७ व २८ दिवसांच्या ऐवजी ४१-४६ दिवसही चालतील, हे विभाग कसे जस्टिफाय करता येईल? असे समितीने विचारले असता, काँक्रिटचे काम सुरू असतांना सातव्या दिवसाची टेस्ट ही साधारणतः आठव्या-नवव्या दिवशी होते. २८ दिवसांची टेस्ट ही २८, २९ किंवा ३० व्या दिवशी होते. असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

विभागाने ४१ दिवस ते ६४६ दिवसानंतर घनांची चाचणी केली आहे असा प्रश्न समितीने केला असता, विभागीय सचिवांनी सांगितले की, हे चुकीचे आहे. याला एक शास्त्र आहे ते समितीला विदित करतो, असे टेस्टिंग झालेले नसेल व रस्ता वापरात आहे. ब्रिज वापरात असेल तर त्या ठिकाणी आमच्या क्यूब्स आम्ही फोडतो, टेस्ट करून घेतो व मग इंडियन रोड काँग्रेसचे जे स्पेसिफिकेशन आहेत, त्यामध्ये जे कर्व्हस् दिलेले आहेत, त्याच्या सहाय्याने बॅकवर्ड इंटरपोलेशन करतो. त्यामध्ये जर फेल्युअर झाले तर आपण डिस्कार्ड करतो, नाही झाले तर ॲक्सेप्ट करतो. ही बाय लॉजिक टेस्ट झालेली असते. समितीला हे मान्य आहे. परंतु, मला जो प्रोटोकॉल सांगितलेला आहे, तो ज्यांनी फॉलो केला नाही ते रिस्पॉन्सिबल नाहीत काय? असा प्रश्न समितीने उपस्थित केला असता, ते रिस्पॉन्सिबल आहेत. असे सचिवांनी समितीला सांगितले.

४-५ दिवस समिती समजू शकतो. क्वालिटी कंट्रोलसाठी सेपरेट डिपार्टमेंट आहे. विभाग २-२ वर्षानंतरही याला जस्टिफाय करते. इंटरप्रिटेशन काढते की, आम्ही क्यूब्स काढल्या, ते बरोबर आहे? अशी विचारणा केली असता, विभागाने तर ऑलरेडी पेमेंट केले आहे असे समितीने सांगितले असता, विभागीय सचिवांनी पेमेंट झाले आहे तर प्रशासकीय चूक मोठी आहे. क्वालिटी चांगली सिद्ध झालेली आहे असा रिपोर्ट असेल तरी वेळेवर का करण्यात आले नाही ही देखील एक प्रशासकीय चूक असल्याचे विभागीय सचिवांनी मान्य केले.

दोषी अधिकाऱ्यांवर ॲक्शन प्रपोज करावी. दुसरे म्हणजे काम सुरू होण्याच्या अगोदर व नोटिसच्या अगोदरच क्वालिटी कंट्रोलचा रिपोर्ट आहे हे देखील भयानक आहे. त्यावरुन एक लक्षात येते की, क्वालिटी कंट्रोलमध्ये १०० टक्के मॅन्युपुलेशन आहे. टेंडर नोटिसच्या अगोदर व वर्क ऑर्डर देण्याच्या अगोदर क्वलिटी कंट्रोलचा रिपोर्ट आहे. याबाबत समितीने विचारले असता, दोषी अधिकाऱ्यांची चौकशी करण्यात येईल असे विभागीय सचिवांची समितीला आश्वासन दिले.

टेस्ट रिझल्टस् ज्येनुईन होते की नाही हे तरी विभागाने चेक केले पाहिजे होते. विशेष करून या रस्त्याची क्वालिटी कंट्रोलची टेस्ट सी.ई.च्या लेव्हलवर तरी करून घेतली पाहिजे होती असे मत प्रधान महालेखाकार यांनी व्यक्त केले असता, त्या रस्त्याची, तेथील कामांची गुणवत्ता समाधानकारक आहे, असा रिपोर्ट विभागाकडे आहे. परंतु, समिती सांगते त्यानुसार मुख्य अभियंता यांना परत आदेशित करू. त्यांना पाहायला सांगू असे विभागीय सचिवांनी समितीला अवगत केले.

Where did he gets this result? टेस्टींग झाले असेल तर ते कोठल्या तारखेला झाले? असे प्रधान महालेखाकार यांनी विचारले असता, विभागाकडे क्वालिटी कंट्रोलचे रेकॉर्ड आहेत ते मी समितीला दाखवितो. विभागाने रिप्लाय का सादर केला नाही, याचे बेसिक कारण त्यामध्ये आहे. माझ्याकडे हा जो अहवाल आहे, त्यामध्ये या कामाची वर्क ऑर्डर १५.२.२०१३ ची आहे. टेस्टींगसाठीचे पैसे १३.२.२०१३ ला भरलेले दिसतात. डेट ऑफ रिसिप्ट ऑफ मटेरिअल ही कागदोपत्री त्यांच्या लॅबोरेटरी मधील दिसत आहे. ती दिनांक ३१.१.२०१३ अशी आहे. आजकाल आपण इन्व्हॉयसेस वगैरे सर्व ईमेल द्वारे करतो. टेस्ट रिपोर्टस्ही तसे पाठवितो. त्यामुळे यामध्ये बेसिकली वर्क ऑर्डर देण्याच्या आधीच टेस्ट रिपोर्ट करण्यात आले असे दिसते. हे चुकीचे आहे. हे आमच्या क्षेत्रीय अधिकाऱ्यांचे चुकीचे आहे व व्हिजीलन्सच्या लोकांचेही चुकीचे आहे. सर्व सह्या आहेत कोणाची जबाबदारी आहे, हे निश्चित करून आम्ही याच्यावर ॲक्शन घेऊ. ॲक्शन घेण्याचे आश्वासन मी येथे देणार म्हणून असा रिप्लाय सबमिट केला असे सचिवांनी अवगत केले.

परिच्छेद क्रमांक २.१.१०.२ : अपुऱ्या गुण नियंत्रण चाचण्या

२.१७ वातुर-जिंतुर-औंढा रस्त्यावरसुद्धा २८ टेस्ट करावयाच्या होत्या त्यातील फक्त २ टेस्ट केल्या, याबाबत विभागाने माहिती द्यावी असे समितीने सांगितले असता, विभागीय सचिवांनी ४० टेस्ट करण्यात आल्या व विभागाकडे ४० टेस्टचे रिपोर्टस् आहेत. मात्र ज्यावेळेस महालेखाकारांनी मागणी केली होती त्यावेळेस त्यांच्याकडे ते पेपर्स उपलब्ध नव्हते. ते आता उपलब्ध करून दिलेले आहेत. त्याच्या झेरॉक्स प्रती आणलेल्या आहेत. समितीने त्या पहाव्यात असे समितीस अवगत केले.

हा रस्ता कधीचा आहे? टेस्टींग रिपोर्ट कधीचे आहेत? तो रस्ता पूर्ण कधी झाला, काम कधी पूर्ण झाले? असे समितीने विचारले असता, वातुर-जिंतुर-औंढा या रस्त्याची वर्क ऑर्डर जानेवारी, २०१० मध्ये दिली होती. ऑक्टोबर, २००८ मध्ये सदर काम सॅंक्शन झाले होते. या रस्त्याचे टेंस्टींग रिपोर्ट जेव्हा मटेरिअल त्यांच्या लॅबोरेटरीला दिले त्यावेळेचे टेस्ट रिपोर्टस् आहेत. तसेच सदरहू रस्त्याचे काम डिसेंबर, २०१२ मध्ये पूर्ण झाले असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

वातुरपर्यंत रस्ता चांगला आहे. वातुरच्या पुढचा रस्ता खराब आहे. याचा अर्थ रस्ते ५ वर्षे सुद्धा टिकत नाहीत. २६/७०० कि.मी. पर्यंतचे काम झालेले आहे. ७.७ कि.मी.चे काम झालेले आहे. स्पेसिफिक त्या रस्त्याची परिस्थिती विभागाला माहीत आहे काय? संबंधित एक्झेक्युटिव्ह इंजिनिअरनी याची माहिती सांगावी अशी विचारणा समितीने केली असता, विभागीय प्रतिनिधींने जिंतूरच्या जिल्हा हद्दीकडून १० कि.मी. अलीकडे, देवगाव फाट्याच्या थोडेसे पुढे व जिंतूरच्या अलीकडे तो रस्ता असून तो चांगला आहे असे समितीस अवगत केले.

एखाद्या रस्त्याची लाईफ किती ठरविलेली असते? अशी विचारणा समितीने केली असता, पूर्वी स्टेज कन्स्ट्रक्शन ॲडॉप्ट केली होती. परंतु आता १५ वर्ष व १० वर्ष असे जे लाईफ डिझाईन असते त्याप्रमाणे डिझाईन करून मग पुढचे काम करण्यात येते.

जे सर्वात चांगले रस्ते आहेत त्यांची २ वर्षांची डिफेक्ट लायाबिलिटी म्हणजे २ वर्षांनंतर त्यांच्यामध्ये डिफेक्ट तयार झाला तर, तो आपल्याला पूर्ण करायचा असतो. आपण पी.एम.जे.एस.वाय. मध्ये आता जे रस्ते तयार केलेले आहेत ते देखील २ वर्षांच्या डिफेक्ट लायाबिलिटीचे आहेत असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले. **(विभागाकडून अनुपालन अहवाल प्राप्त झाला. विवरण क्र. ६)**

परिच्छेद क्रमांक २.१.११ : संनियंत्रण

परिच्छेद क्र. २.१.११.१ : केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत कामे

२.१८ काम पूर्ण झाल्यावर लगेच लेखापरिक्षेद्वारे पडताळणीनंतर, प्रकल्प पूर्णता अहवाल सादर करणे करारनिविष्ट आहे. प्रोजेक्ट पूर्ण होण्याचा रिपोर्ट हा विदाऊट ऑडिट सादर केलेला आहे, याबाबत सांगावे असे समितीने सूचित केले असता, विभागाचे प्रत्येक बिल हे महालेखापालांकडे सबमिट होत असते. ज्या महिन्यामध्ये टेस्ट ऑडिट नोट येते त्याचा रिप्लाय जातो व त्याचे वार्षिक इन्स्पेक्शनही होत असते. ज्या कामांच्या बाबतीत कोठे ऑब्झर्व्हेशन नाहीत त्यांचे प्रकल्प अहवाल सादर करणे व त्यावर केंद्राकडून दावे मिळवून घेणे, यामध्ये काही चूक नसावी. समिती म्हणत असेल तर वेगळ्या पद्धतीने तपासून घेण्यात येईल असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

महालेखापालांचे असे म्हणणे आहे की, विभागाने ऑडिट केले पाहिजे. ए.जीं.नी आपले मत सांगावे असे समितीने सांगितले असता, They have not done Audit असे उप महालेखाकार यांनी समितीस अवगत केले.

विभागाची रिव्ह्यू बैठक बरोबर होत नाही. महालेखापालांचे असे म्हणणे आहे की, “Physical and financial progress of work should be reviewed and discussed with the Executive Agency.” असा प्रश्न समितीने केला असता, विभागीय सचिवांनी ते केंद्र शासनाने केले पाहिजे. त्यांना विभागावर एवढा विश्वास आहे की, ते घेत नाहीत असे समितीन अवगत केले.

विभागाने २० बैठकांच्या ऐवजी ६ बैठका घेतल्या, याबाबत समितीने विचारले असता, त्याचे रेकॉर्ड फक्त ६ बैठकांचे आढळले आहे. साधारणतः दर दोन महिन्यांतून एकदा बैठक होते. यापुढे ज्या सर्व बैठका होतील त्यांचे मिनिट्स तयार करून व ते अप्रुव्ह करून ठेवण्यात येईल. त्यामुळे बैठकीत काय चर्चा झाली ते रेकॉर्डला राहील असे विभागीय सचिवांनी समितीस अवगत केले.

परिच्छेद क्रमांक २.१.११.२ : तेराव्या वित्त आयोगाची कामे

२.१९ सन २०११-१२ व २०१२-१३ या वर्षात उच्चस्तरीय संनियंत्रण समितीने तेराव्या वित्त आयोगाच्या कामांचे संनियंत्रण करण्यासाठी, कार्यान्वयन करणाऱ्या प्राधिकरणांसाठी कुठलेही अहवाल/विवरणे विहित केली नव्हती. तेराव्या वित्त आयोगाच्या कामाबाबत माहिती देण्यात यावी असे समितीने सांगितले असता, GOM submitted UCs in August 2012 this resulted in delay in receipt of grants in the subsequent year असे प्रधान महालेखाकार यांनी समितीला अवगत केले.

सन २०११-२०१२ ची ग्रँट सन २०१२-२०१३ मध्ये मिळाली असे महालेखाकार यांचे म्हणणे आहे त्याबाबत विभागाने खुलासा करावा असे समितीने सांगितले.

All grants are received in March 2013, it is never received before that केंद्र शासनाकडून सदर कामासाठी निधी प्राप्त होतो. या वर्षी काम केले तर पुढच्या वर्षी युसी दिले जाते. पुढच्या वर्षीच्या मार्च महिन्यात निधी मिळतो. पेमेंट करून यु.सी पाठवल्यानंतर निधी प्राप्त होतो. सीआरएफचे काम विभागाला करून घ्यावे लागते. सप्टेंबर-ऑक्टोबरमध्ये निधी येतो व नंतर मार्च महिन्यात निधी प्राप्त होतो असे विभागीय सचिवांनी समितीला अवगत केले.

अभिप्राय व शिफारशी :

परिच्छेद क्र. २.१.६.१ "मार्ग विकास योजना" लक्ष्य आणि साध्य

अभिप्राय :

३.१ मार्ग विकास योजनेअंतर्गत महाराष्ट्र शासनाने १९८१ ते २००१ या कालावधीत २,७०,०१० कि.मी.लांबीचे रस्ते बांधण्याचे लक्ष्य ठेवले होते. परंतु विभागाने योजनेप्रमाणे रस्त्याच्या लांबीचे लक्ष्य साध्य करण्याकरिता वार्षिक लक्ष्य निर्धारित केले नव्हते वा वार्षिक योजना तयार केली नव्हती. मार्च २००८ पर्यंत साध्य लक्ष फक्त २,३५,५९५ कि.मी.होते आणि मार्च २०१२ पर्यंत ३२ वर्षांच्या कार्यान्वयनानंतर सुद्धा फक्त २,४२,९१९ कि.मी. लांबीचे रस्ते बांधण्याचे काम होऊ शकले. पुढील २० वर्षांची म्हणजे २००१ ते २०२१ साठी राज्य विकास योजना तयार करण्याकरिता महाराष्ट्र शासनाने (मार्च २००४) आदेश निर्गमित केले आणि त्यास एप्रिल, २०१२ मध्ये म्हणजेच १९८१-२००१ च्या मार्ग विकास योजनेचा कालावधी संपल्यानंतर १२ वर्षांनी मंजुरी करण्यात आली. तसेच २००८-१२ या कालावधीत ३४,४१५ कि.मी. या उर्वरित मार्ग लांबी विरुद्ध साध्य फक्त ७३२४ कि.मी. होते व त्यात अमरावती विभागातील साध्य सर्वात कमी (चार टक्के) होते असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदात नमूद केले आहे.

सार्वजनिक बांधकाम विभागाने सन १९८१-२००१ करिता मार्ग विकास योजनेंतर्गत २,७०,०१० कि.मी. लांबीचे रस्ते बांधण्याचे लक्ष्य ठेवले होते. या लांबीमध्ये राष्ट्रीय महामार्ग, राज्यमार्ग, प्रमुख जिल्हा मार्ग, इतर जिल्हा मार्ग, ग्रामीण मार्ग या सर्व दर्जाच्या रस्त्यांच्या लांबीचा समावेश होता. यापैकी राष्ट्रीय महामार्गाचे निधी व बांधकाम करण्याची जबाबदारी केंद्र शासनाची आहे. तसेच राज्यमार्ग, प्रमुख जिल्हा मार्ग यांची जबाबदारी ही सार्वजनिक बांधकाम विभागाची आहे. सदर रस्त्यांकरिता निधीचे संभाव्य स्त्रोत, MoRTH मार्फत राष्ट्रीय महामार्गासाठी मिळणारा निधी, खाजगीकरण, केंद्रीय मार्ग निधी, राज्यस्तरीय योजना, नाबार्ड प्रधानमंत्री ग्राम सडक योजना, याव्यतिरिक्त सध्या मागील ३ वर्षांपासून मुख्यमंत्री ग्राम सडक योजना आहेत.

सन १९८१-२००१ ह्या कालावधीमध्ये सर्व रस्त्यांकरिता निश्चित उद्दिष्टांपैकी मार्च २०१३ पर्यंत २,४३,१७२ लांबीचे उद्दिष्ट साध्य करण्यात आले. प्रमुख राज्य मार्ग, राज्य मार्ग व प्रमुख जिल्हा मार्ग यासाठी १९८१-२००१ मध्ये ८४,१९८ किलोमीटर निश्चित उद्दिष्टापैकी ६७,५२२ किलोमीटर इतके उद्दिष्ट साध्य झाले असून सन २००१-२०२१ मध्ये या रस्त्यांकरिता ९४,७८३ किलोमीटर निश्चित करण्यात आले असून त्यापैकी मार्च २०१६ पर्यंत ८९,३५४ किलोमीटर इतके उद्दिष्ट साध्य करण्यात आले. सध्याची योजना स्थायी स्वरुपाची नसून त्यात केंद्र व राज्य शासनाच्या धोरणानुसार आवश्यक ते बदल केले जातात. केंद्राने राज्यास ठरवून दिलेल्या उद्दिष्टांप्रमाणे जास्तीत जास्त प्रयत्न करून उद्दिष्ट गाठण्याचा प्रयत्न होतो. परंतु निश्चित लक्ष्य साध्य न होण्यामागील कारणे ही मूलतः निधीची कमी उपलब्धता हे आहे. योजनांतर्गत निधीची मागणी व प्राप्त निधी यामध्ये मोठ्या प्रमाणात तफावत असल्यामुळे मर्यादित निधी उपलब्धतेनुसार रस्ते विकास योजना पूर्ण होऊन शकली नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले. मोठ्या प्रमाणात निधीची कमतरता असल्याने विभागाने त्यातही समतोल साधण्याचा प्रयत्न केला असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले.

शिफारस :

३.२ महाराष्ट्र राज्याकरिता १९८१-२००१ या कालावधीसाठी मार्ग विकास योजना सप्टेंबर, १९८६ मध्ये मंजूर करण्यात आली आणि डिसेंबर, १९९७ मध्ये ती सुधारीत करण्यात आली. मार्ग विकास योजनेंतर्गत जिल्हा मुख्यालये, उपविभागीय मुख्यालये, मुख्य औद्योगिक केंद्रे इत्यादींच्या उपयोगाकरिता राज्य महामार्गांचा विस्तार, १५०० आणि त्यापेक्षा जास्त लोकसंख्या असणारी गावे आणि नगरे मुख्य जिल्हा मार्गांना जोडणे, १०० च्या वर लोकसंख्या असणारी गावे कमीत कमी एका सर्व हवामानात सुरू असणाऱ्या रस्त्याने जोडणे अशी महत्वाची उद्दिष्टे निश्चित करण्यात आली होती. राष्ट्राच्या सामाजिक-आर्थिक विकासाकरिता मार्ग, पूल आणि इमारती या मूळ पायाभूत सुविधा आहेत. भारत सरकार मार्ग आणि पूल यांच्या बांधकामाकरिता व परिक्षणाकरिता केंद्रीय मार्ग निधी, राष्ट्रीय कृषि एवम् ग्रामीण विकास बँक आणि तेरावे वित्त आयोग यांच्यामार्फत निधिची तरतूद करून राज्य शासनास वित्तीय सहाय्य पुरविते. महाराष्ट्र शासनाचे सार्वजनिक बांधकाम विभाग (सा.बां.वि.) हे रस्ते, पूल आणि इमारती यांचे बांधकाम आणि परिरक्षा याकरिता जबाबदार आहे. महाराष्ट्र राज्यातील रस्त्यांचा विकास मार्ग-विकास योजनेनुसार केला जातो. राज्यातील रस्ते आणि पूल यांचा विकास व परिरक्षा याकरिता भारत सरकार, केंद्रीय मार्ग निधी, राष्ट्रीय कृषि एवम् ग्रामीण विकास बँक (नाबार्ड) आणि तेरावे वित्त आयोग यातून आर्थिक सहाय्य देते. त्यानुषंगाने रस्त्याच्या कामाच्या नियोजनाच्या प्रक्रियेची पर्याप्तता व परिणामकारकता, अर्थसंकल्पीय अंदाज व वित्तीय व्यवस्थापनाची पर्याप्तता व परिणामकारकता, रस्ता कामे निष्पादनातील कार्यक्षमता व मितव्ययिता आणि कामांचे संनियंत्रण व तपासणी याबाबतची पर्याप्तता व परिणामकारकता इत्यादी बाबींचे मुल्यमापन करून उद्दिष्टपूर्ती करण्याची जबाबदारी सार्वजनिक बांधकाम विभागाची असते. यासाठी योजनेचे नियोजन करताना विविध दृष्टिकोनातून विचार केला जातो आणि त्यामुळे प्रक्रियेतील

संभाव्य समस्या जाणण्याकरीता मदत होते. सुटलेल्या रस्त्यांची जोडणी, गावे व सुदूर क्षेत्रे यांचेशी रस्ते जोडणी वाढविणे आणि शास्त्रशुद्ध पद्धतीने रस्ते बांधणे सुकर होणे यासाठी योजनेच्या व्यापक मार्ग नियोजनाची आवश्यकता असते. परंतु विभागाने ठरविलेले लक्ष्य परिपूर्ण नियोजनाअभावी विभागाला साध्य करता आले नाही. परिणामी नियोजीत लक्ष्य व साध्य यात मोठ्या प्रमाणात तफावत दिसून येते. विभागाला या कामांसाठी प्रत्येक आर्थिक वर्षात प्राप्त होणारा निधी हा पर्याप्त नसल्यामुळे देखील हे लक्ष्य साध्य होण्यामागे अडचणी येतात ही वस्तुस्थिती आहे. परंतु दरवर्षी जर याच कारणास्तव विभागाचे उद्दिष्ट साध्य होऊ शकत नसेल तर लक्ष्य निश्चित करण्याचा कोणताही उपयोग नाही वा त्याचा कोणताही उद्देश सफल होऊ शकणार नाही व त्यात मोठ्या प्रमाणात तफावत राहील. विभागाने त्यांच्या सन २००३ ते २०१८ पर्यंत प्रत्येक आर्थिक वर्षात मागणी केलेला निधी व त्यानुषंगाने प्राप्त नियतव्यय याचे सुक्ष्म अवलोकन समितीने केले असता, मागणी केलेल्या निधीच्या प्रमाणात निश्चितच प्राप्त निधी कमी असल्याचे दिसून येते. परिणामी सन १९८१-२००१ या कालावधीच्या २० वर्षीय मार्गविकास योजनेत निश्चित केलेली मार्ग लांबी साध्य होऊ शकली नाही ही वस्तुस्थिती विभागाने नमूद केली असली तरीही विभागाने प्राप्त निधींच्या अनुषंगाने कामांचे नियोजन करून विभागाने ठरविलेले निश्चित लक्ष्य नियोजनबद्ध व कालबद्धरित्या साध्य करणे आवश्यक आहे. गरज पडल्यास जास्त निधीची मागणी देखील विभागाने करण्यास कोणतीही अडचण नाही. परंतु कोणत्याही परिस्थितीत लक्ष्य व साध्य यात तफावत न राहता योग्य ताळमेळ व नियोजन करणे विभागाची मूळ जबाबदारी आहे. अतः विभागाने मार्ग विकास योजना २००१-२०२१ चे वक्तशीर कार्यान्वयन करावे व निश्चित धोरणात्मक निर्णय घेऊन व अतिशय नियोजनबद्ध व कालबद्ध पद्धतीने ही कामे पूर्ण करून समतोल विकास राखावा व आवश्यकता पडल्यास शासनाने अधिकचा निधीदेखील मंजूर करावा व राज्य पातळीवरील रस्त्यांचे जाळे सर्वदूर पसरवावे व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यांत द्यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र. २.१.६.२ केंद्रीय मार्ग निधी कामांचे नियोजन

अभिप्राय :

३.३ केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ च्या नियम ४ (३) मध्ये नमूद केल्याप्रमाणे महाराष्ट्र शासनकामांचा सर्व तपशील भारत सरकारला सादर करेल जेणेकरून केंद्रीय मार्ग निधीमधून करावयाची कामे निश्चित करता येतील व त्यांचा अग्रक्रम ठरविता येईल. भारत सरकार ने महाराष्ट्र शासनाला तीन वर्षीय योजना (२००८-११) तयार करण्याचे आदेश दिले होते. महाराष्ट्र शासनाने सर्व प्रादेशिक कार्यालयांना जिल्हा निहाय प्रकल्प प्रस्ताव निष्पादन करण्याकरिता अग्रक्रमाप्रमाणे सादर करण्याचे आदेश दिले होते. त्याअनुषंगाने महाराष्ट्र शासनाने सन २००८-११ या कालावधीकरीता ४२७ रस्त्यांच्या कामांची रु. १६३५.०९ कोटी किमतीची एक योजना (मे, २००८) सादर केली. या योजनेत ज्या अग्रक्रमाने कामे निष्पादनाकरिता घ्यावयाची होती ते दर्शविले होते. परंतु महाराष्ट्र शासनाने त्यांच्या स्वतःच्या योजनेचे पालन केले नाही आणि ती योजना नवीन कामे अंतर्भूत करून किंवा योजनेत दर्शविलेल्या कामांच्या जागी इतर बदली कामे अंतर्भूत करून सुधारित केली. शिवाय, २९ कामे (२००९-११) जी प्राथम्य यादीत खालच्या स्तरावर होती त्यांना जी कामे प्रस्ताव यादीत वरच्या जागी होती त्यांच्या आधी मंजुरी मिळाली. वारंवार झालेल्या बदलांमुळे, महाराष्ट्र शासनाने शेवटी रु. १,६३५.०९ कोटी किंमतीच्या ४२७ रस्ता कामांच्या मूळ योजनेच्या विरुद्ध रु. ३,५१२.०७ कोटी किंमतीची ७२८ कामे प्रस्तावित केली. तथापि, भारत सरकारने २००८-११ या कालावधीसाठी केवळ रु. १,२६३.५९ कोटी मूल्याची २३७ रस्त्यांची कामे मंजूर केली. त्याचप्रमाणे केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ च्या नियम क्रमांक ५ (१८) अनुसार प्रत्येक वर्षी भारत सरकारने मंजूर करावयाच्या योजनांचे एकूण मूल्य मंजुरी कोषा इतपत मर्यादित असावे, जे कुठल्याही एका वेळेला कोणत्याही राज्यात किंवा केंद्र शासित प्रदेशात, ज्या वर्षात कामे मंजूर झाली, त्या वर्षातील वार्षिक उपार्जन होणाऱ्या रकमेच्या दुप्पटीपेक्षा जास्त असू नये.

मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन हे रस्ते विकास मंत्रालयाच्या स्थायी समितीचा, जी महाराष्ट्र शासनाने प्रस्तावित केलेल्या कामांना मंजुरी देते, सदस्य असतो. लेखापरीक्षेस असे दिसून आले की केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत इंधन उपकरामुळे महाराष्ट्र शासनाला २००८-११ या कालावधीत रु. ५५०.५६ कोटी इतकी रक्कम उपार्जित झाली होती. तथापि, भारत सरकार ने २००८-११ या कालावधीत अनुज्ञेय रक्कम रु. १,१०१.१२ कोटीच्या ऐवजी रु. १,२६३.५९ कोटी रक्कमेची २३७ कामे मंजूर केली. महाराष्ट्र शासनाने जरी २०११-१३ दरम्यान रु. ४६०.२० कोटी रक्कम उपार्जित केली होती तरी भारत सरकार ने या दोन वर्षात कोणतेही काम मंजूर केले नाही कारण केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत आधीच मोठ्या प्रमाणात मंजुरी दिलेल्या होत्या. यावरून स्पष्ट दिसून येते की मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन हे मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाच्या स्थायी समितीचे सदस्य असूनही ते राज्याच्या इंधन उपकराच्या वार्षिक उपार्जित रकमेनुसार कामांच्या मंजुरीवर पुरेसे नियंत्रण ठेवण्यात असमर्थ ठरले.

केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ च्या नियम ५ (५) मध्ये अशी तरतूद आहे की प्रकल्पांची निवड, राज्याचा समतोल विकास होण्याच्या दृष्टिकोनातून केल्या जावी. परंतु जरी वर्ष २००९-१० मध्ये १३ जिल्ह्यांकरीता ४६ कामे मंजूर करण्यात आली तरी २०१०-११ मध्ये २२

जिल्ह्यांकरीता ५६ कामे मंजूर करण्यात आली. क्षेत्रीय कार्यालयांनी जरी केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत सुद्धा रस्ता कामे प्रस्तावित केली असली तरी २००९-१३ या कालावधीत सात जिल्ह्यांमध्ये एकही काम मंजूर करण्यात आले नाही. २००८-१३ या कालावधीत एकूण मंजूर निधीच्या ४७ टक्के निधी राज्याच्या ३३ जिल्ह्यांपैकी केवळ सात जिल्ह्यांमध्ये वाटण्यात आला होता. या प्रकारे समतोल विकासाचे उद्देश्य साध्य करण्यात आले नाही असे सकृतदर्शनी समितीला स्पष्टपणे दिसून येते.

शिफारस :

३.४ सार्वजनिक बांधकाम विभागामार्फत केंद्रीय मार्ग निधी ही १००% केंद्र पुरस्कृत योजना राबविली जाते. पेट्रोल व डिझेलच्या विक्रीतून केंद्र शासनास प्राप्त होणाऱ्या कराच्या रक्कमेतील काही रकमा केंद्रीय मार्ग निधी अधिनियमानुसार विविध राज्यातील राज्य मार्ग व प्रमुख जिल्हा मार्ग यांच्या सुधारणेसाठी राखीव ठेवण्यात येते. या योजनेअंतर्गत राज्यातील कामे प्रस्तावित करण्यात येतात. तसेच राज्य शासनाने केंद्र शासनाकडे प्रस्तावित केलेल्या कामांना मान्यता देण्याचे संपूर्ण अधिकार केंद्रीय भूपृष्ठ व परिवहन मंत्रालय, केंद्र शासन यांना असल्याने राज्यनिहाय प्राप्त होणाऱ्या निधीतून सर्वच कामे मंजूर होणे अशक्य असते. त्यामुळे केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत केंद्र शासनाकडे प्रस्तावित कामे ही सर्वच मंजूर होत नसून ती क्रमशः मंजूर होतात.

क्षेत्रीय कार्यालयांनी स्थानिक मागणीसह, सर्व बाजू, निकड व प्रादेशिक समतोल विचारात घेऊनच प्राथमिकता व कामाचा अग्रक्रम निश्चित करणे व त्याआधारेच कामांचे निष्पादन करणे अभिप्रेत व अपेक्षित होते. केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत क्षेत्रीय अधिकाऱ्यांनी प्रस्तावित केलेली कामे निकडीची होतीच तथापि स्थानिक लोकप्रतिनिधींनी जनतेच्या निकडीच्या मागणीनुसार कामे प्रस्तावित केल्यानुसार त्याच्या आवश्यकतेनुसार कामांना प्राधान्य देण्यात आले असे विभागाने समितीसमोर सादर केले असता त्यावर समितीने आक्षेप नोंदविताना सन २००९-१३ या कालावधीत एकूण मंजूर निधीच्या ४७% निधी राज्यातील ३६ जिल्ह्यांपैकी केवळ ७ जिल्ह्यांमध्ये वाटण्यात आले व अन्य ७ जिल्ह्यांमध्ये एकही काम मंजूर करण्यात आले नव्हते परिणामी समतोल विकासाचे उद्दिष्ट साध्य झाले नाही. योजना तयार करून कामांच्या निष्पादनाचा अग्रक्रम निश्चित केल्यानंतर त्याचा प्राधान्यक्रम बदलण्यात आला. ऐनवेळी कामाची निकड, आवश्यकता, तातडी, सार्वजनिक महत्व व लोकप्रतिनिधींची मागणी व आग्रह याअनुषंगाने थोड्या प्रमाणात कामांच्या प्राधान्यक्रमात झालेला बदल समर्थनीय ठरतो. परंतु जिल्ह्यांमध्ये कामांच्या संख्येमध्ये समतोल राखला गेला पाहिजे असे समितीचे स्पष्ट मत आहे. जे विभागाने देखील समितीसमोर मान्य केले. निष्पादनाचा अग्रक्रम विचारात न घेता केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत प्रस्तावित कामे महाराष्ट्र शासनाद्वारे मंजूर केली गेली. परिणामी राज्य शासनाद्वारे मंजूर कामे विनिर्दिष्ट कालावधीत पूर्ण होऊ शकली नाही. मागणी प्रमाणे निधी प्राप्त होत नसल्यामुळे कामांची निश्चिती व पूर्तता करताना अडचणी निर्माण झाल्या. परिणामी स्वाभाविकरित्या प्रादेशिक असमतोल निर्माण होत असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीसमोर मान्य केले. अतः विभागाने केंद्रीय मार्ग निधी कामांचे नियोजन शास्त्रशुद्ध पद्धतीने करून या अंतर्गत प्राप्त निधीनुसार रस्त्याची कामे ठरलेल्या अग्रक्रम व प्राधान्यक्रमानुसार अतिशय पारदर्शकरित्या व वेळेवर पूर्ण करून कामांचा योग्य प्रादेशिक समतोल राखावा. तसेच राज्याच्या अधिकाऱ्यांनी केंद्राकडून या योजनांसाठी जास्तीत जास्त निधी प्राप्त करून घेण्यासाठी आग्रही व प्रयत्नशील राहिले पाहिजे व केंद्रस्तरावरील कामांच्या मंजुरीवर पुरेसे नियंत्रण व लक्ष ठेवून अधिकाधिक निधी राज्यासाठी प्राप्त करून घ्यावा व अशा आक्षेपांची पुनरावृत्ती भविष्यात टाळावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र. २.१.६.३ "तेराव्या वित्त आयोगाच्या कामांचे नियोजन"

अभिप्राय :

३.५ आर्थिक विकासाकरीता, रस्ते पायाभूत सुविधांचे महत्व ओळखून भारत सरकारने वित्त आयोग-XIII च्या शिफारसींच्या २०११-१५ या प्रदान कालावधीच्या कार्यान्वयनाकरिता मार्गदर्शक तत्वे निर्गमित केली (मार्च २०११). या मार्गदर्शक तत्वांनुसार महाराष्ट्र शासनाने, २०११-१२ ते २०१४-१५ या कालावधीत अनुदान जुलै महिन्यात एकाच वार्षिक हप्त्यात देता येऊ शकेल या उद्देशाने, कामाच्या योजना मंजूर करण्याकरिता व अर्थसंकल्प व वित्त लेखे प्रत्येक वर्षी जून महिन्याच्या पहिल्या आठवड्यापर्यंत वित्त मंत्रालयाला सादर करण्याची निश्चिती करण्यासाठी मुख्य सचिव प्रमुखपदी असलेली एक उच्चस्तरीय संनियंत्रण समिती गठित केली. रस्त्यांच्या परीरक्षेची कामे, जशी खडी व डांबर टाकून नुतनीकरण, बळकटीकरण व डांबरीकरण आणि इतर रस्ता सुधार कामे या कार्यक्रमांतर्गत करावयाची होती. मंजूर झालेली कामे त्याच वित्तीय वर्षात पूर्ण करावयाची होती.

महाराष्ट्र शासनाने प्रादेशिक कार्यालयांना २०११-१५ या चार वर्षाच्या कार्ययोजना तयार करण्यासाठी कामाचे प्रस्ताव सादर करण्याचे आदेश दिले (ऑगस्ट २०११) उच्चस्तरीय संनियंत्रण समितीने २०११-१२ आणि २०१२-१३ या वर्षांच्या वार्षिक योजनेसाठी अनुक्रमे रु.४२२.४६ कोटी मूल्याची ३९८ कामे आणि रु.५००.८२ कोटींची ४४७ कामे मंजूर केली. परंतु २९ विभागांच्या नमुना चाचणीत दिसून आले की, २०११-१२ व

२०१२-१३ या वर्षात उच्च स्तरीय संनियंत्रण समितीद्वारे कामांच्या विलंबित मंजुरीमुळे, कामे फेब्रुवारी २०१२ व मार्च २०१३ मध्येच देता आली. परिणामी, २०११-१२ या वर्षात मंजूर झालेली १०६ कामे (झालेला खर्च : रु. ८४.०८ कोटी) आणि २०१२-१३ मध्ये मंजूर झालेली १२२ कामे (झालेला खर्च : रु. ८०.३१ कोटी) अनुक्रमे मार्च २०१२ व मार्च २०१३ पर्यंत पूर्ण होऊ शकली नाही. तसेच केळवद-सावनेर, राज्य सीमा रस्ता (राज्य महामार्ग-२५०) ज्या मार्गाची नंतर राष्ट्रीय महामार्ग म्हणून श्रेणीवाढ झाली (जानेवारी २०१०), तो भारताचे राष्ट्रीय महामार्ग प्राधिकरण यांचेकडे हस्तांतरित करण्यात आला. (मे २०१०). तरीही विभागाकडून या रस्त्यासाठी तेराव्या वित्त आयोगांतर्गत खडी व डांबर टाकून नवीनीकरण करण्याचे काम प्रस्तावित केले. परंतु नंतर महाराष्ट्र शासनाकडे हे काम वगळण्याबाबत प्रस्ताव ठेवण्यात आला. तथापि, महाराष्ट्र शासनाने या रस्त्यावरील खडी व डांबर टाकून नवीकरण करण्याचे काम मंजूर केले आणि हे काम रु.५४.८४ लक्ष किमतीवर प्रदान करण्यात आले व रु.६७.६१ लक्ष या किंमतीवर पूर्ण करण्यात आले. यामुळे रु.६७.६१ लक्ष एवढा अनियमित खर्च झाला होता कारण आधीच राष्ट्रीय महामार्ग प्राधिकरण यांचेकडे हा रस्ता हस्तांतरित झाला होता. त्यामुळे तेरावे वित्त आयोग अंतर्गत या रस्त्याचे काम प्रस्तावित करावयास व पूर्ण करावयास नको होते.

वित्त आयोग - XIII ने राज्य शासनाला, जी सर्व ऋतूत सुरू असणाऱ्या रस्त्यांनी जोडलेली नव्हती अशी सुदूर गावे जोडण्यासाठी वित्त सहाय्य देण्यासाठी शिफारस केली व रु.२०० कोटीचे सहाय्यक अनुदान २०११-१५ या कालावधीत चार सारख्या वार्षिक हप्त्यात द्यावयाचे होते. वित्त आयोग - XIII च्या मार्गदर्शक तत्वांनुसार पहिला हप्ता उच्चस्तरीय संनियंत्रण समितीने मंजूर केलेली कार्य योजना सादर केल्यावर द्यावयाचा होता. नंतरचे हप्ते आधी दिलेल्या अनुदानाचे उपयोजन प्रमाणपत्र प्राप्त झाल्यानंतर द्यावयाचे होते. परंतु उच्चस्तरीय संनियंत्रण समितीने २०११-१२ च्या वार्षिक योजनेत रु. ५० कोटी मूल्याची ६९ कामे मंजूर केली भारत सरकार कडून डिसेंबर, २०११ मध्येच रु. ५० कोटी प्राप्त झाले असले तरीही रु. ४२.५० कोटींची रक्कम महाराष्ट्र शासनाद्वारे फेब्रुवारी, २०१२ च्या अखेरीस देण्यात आली. संपूर्ण सहाय्यक अनुदान त्याच वित्तीय वर्षात उपयोजन करणे शक्य नसल्यामुळे सार्वजनिक बांधकाम विभागाने रु. २५.५७ कोटी मार्च, २०१२ मध्ये महाराष्ट्र शासनास प्रत्यार्पित केले. या रकमेचे पुनर्वाटप २०१२-१३च्या राज्य अर्थसंकल्पात करण्यात आले व त्या रकमेचे वाटप सप्टेंबर, २०१२ मध्ये करण्यात आले. एवढेच नव्हेतर उच्चस्तरीय संनियंत्रण समितीने २०१२-१३ या वर्षाची वार्षिक योजना नोव्हेंबर, २०१२ मध्ये मंजूर केली परंतु २०११-१२ च्या कामाची उपयोजन प्रमाणपत्रे सादर करण्यातील विलंबामुळे भारत सरकारने रु.५० कोटींचा दुसरा हप्ता मार्च, २०१३ मध्येच दिला, ज्यापैकी फक्त रु. ३.२२ कोटी त्या वित्तीय वर्षा अखेर उपयोजित करण्यात येऊ शकले. यामुळे नमुना तपासणी केलेल्या विभागांत वर्ष २०१२-१३ मध्ये घेण्यात आलेली सर्व १७ कामे अपूर्ण राहिली असे गंभीर आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

समितीने यासंदर्भात विस्तृत साक्ष घेतली असता १३ व्या वित्त आयोगांतर्गत भारत सरकारकडून निधी प्राप्त झाला असता या निधीचा वापर रस्त्यांची देखभाल व दुरूस्ती, दुर्गम भागातील कामे करण्याकरिता खर्च करावा अशी केंद्र शासनाने सूचना केलेली होती. त्यानुसार उच्चस्तरीय समितीने सन २०११-१२ व २०१२-१३ मध्ये ४२२ कोटी व ५०० कोटी अशा प्रकारे दोन कार्यक्रम मंजूर केले व त्यानुषंगाने कामे देखील मंजूर करण्यात आली. परंतु उच्चस्तरीय नियंत्रण समितीची बैठक वेळेत न झाल्यामुळे समितीकडून या कामांना मंजुरी देण्यास विलंब झाला. त्यामुळे काही कामे प्रलंबित राहिली व प्राप्त निधी त्या आर्थिक वर्षात खर्च होऊ शकला नाही. ही वस्तुस्थिती असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनीसुद्धा समितीसमोर मान्य केले.

केळवद-सावनेर राज्य सीमा रस्ता केंद्र शासनाच्या जानेवारी,२०१० च्या अधिसूचनेअंतर्गत राष्ट्रीय महामार्ग म्हणून जाहीर करण्यात आला. परंतु वस्तुतः हा रस्ता महामार्ग प्राधिकरणास मे,२०१२ मध्ये हस्तांतरित करण्यात आला. मध्यंतरीच्या काळात रस्त्याचा भूपृष्ठ भाग वाहतुक योग्य नसल्याने सदर रस्त्याचे नुतनीकरणाच्या कामास १३ व्या वित्त आयोगांतर्गत मिळणाऱ्या निधीतून डिसेंबर,२०११ मध्ये महाराष्ट्र शासनातर्फे मंजुरी देण्यात आली व सदरहू काम एप्रिल,२०१२ मध्ये पूर्ण करण्यात आले. सदर रस्ता हस्तांतरित करण्यास विलंब लागल्यामुळे हे काम जनतेच्या सोयीसाठी राज्य शासनाकडून करण्यात आले असे समितीसमोर सांगण्यात आले. वास्तविक जानेवारी,२०१० मध्ये या रस्त्याची राष्ट्रीय महामार्ग म्हणून श्रेणीवाढ झाली. तरीही मे,२०१२ मध्ये हा रस्ता हस्तांतरित झाला. केंद्र शासनाला रस्ता हस्तांतरित करण्याची प्रक्रिया अत्यंत वेळखाऊ असून जोपर्यंत रस्ता पूर्णपणे हस्तांतरित होत नाही तोपर्यंत रस्त्याची देखभाल व दुरुस्तीची जबाबदारी राज्य शासनाची असते व त्यामुळे लोकहितास्तव रस्त्याच्या देखभाल दुरुस्तीची कामे करण्यात आली असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले.

शिफारशी :

३.६ (१) सदरहू परिच्छेदांतर्गत महालेखाकारांनी नोंदविलेले आक्षेप हे अतिशय महत्त्वाचे, गंभीर व शासनाच्या एकूण वित्तीय कार्यपद्धतीबाबत प्रश्नचिन्ह निर्माण करणारे आहे. १३ व्या वित्त आयोगांतर्गत प्राप्त निधीचे कमकुवत नियोजन केल्यामुळे प्राप्त निधी विहित वेळेत खर्च होऊ न शकणे ही बाब निश्चितच गंभीर आहे. तेराव्या वित्त आयोगांतर्गत कामांना मंजुरी प्रदान करण्यासाठी विलंब लागला ही वस्तुस्थिती विभागाने देखील समितीसमोर मान्य केली. उच्चस्तरीय समितीकडे सार्वजनिक बांधकाम विभागाने वेळोवेळी

प्रस्ताव सादर केले व समितीने उपस्थित केलेल्या मुद्यांची पूर्तताही केली. तथापि, उच्चस्तरीय समितीच्या कामकाजावर सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे नियंत्रण नाही असे विभागाने समितीस सांगितले. ही वस्तुस्थिती असली तरीही समिती या सबबींचे कोणत्याही परिस्थितीत समर्थन करु शकत नाही. केंद्राकडून प्राप्त निधी विहित वेळेत व पूर्णपणे खर्च करण्याची जबाबदारी सामुहिकरित्या शासनाचीच आहे. त्यासाठी शासनांतर्गत कार्यरत अनेक विभागांनी या सर्व बाबींचे नियोजन राज्य शासनाच्या स्तरावरून योग्य समन्वयाने करणे अपेक्षित व आवश्यक आहे. अर्थसंकल्पात मंजूर निधी खर्च होण्यासाठी संपूर्ण आर्थिक वर्षाचे नियोजन विभागाने करणे अभिप्रेत व अपेक्षित असताना आर्थिक वर्षअखेरीस हा निधी प्राप्त होणे अथवा कामास मंजुरी न मिळणे परिणामी, वेळेत हा निधी खर्च करणे शक्य न होणे त्यामुळे निधी समर्पित करावा लागणे अथवा व्यपगत होणे या बाबी निश्चितच समर्थनीय नसून राज्य शासनाच्या स्तरावरील कमकुवत वित्तीय नियोजनाचा अभाव दर्शविणाऱ्या आहेत. याही उपर निधी प्राप्त असताना ही कामे मंजूर करण्यासाठी गठीत उच्चस्तरीय संनियंत्रण समितीच्या बैठका वेळेत न झाल्यामुळे या कामांना मंजुरी मिळण्यास विलंब लागणे यादेखील बाबी गंभीर आहे. विभागास प्राप्त निधीचे नियोजन मर्यादित कालावधीत पूर्ण करण्याची जबाबदारी विभागाची असताना त्याचा अभाव समितीला दिसून येतो. विभागाच्या स्तरावरील राबवावयाच्या प्रशासकीय कार्यपद्धती संदर्भात विभागाने अधिक तत्पर, नियोजनबद्ध व अचूक असले पाहिजे. त्यादृष्टीने विभागाने आवश्यक ती उपाययोजना करावी व कामांना तातडीने मंजुरी मिळण्याच्या दृष्टीने उच्चस्तरीय संनियंत्रण समितीच्या बैठका विनाविलंब आयोजित करण्यात याव्यात व प्राप्त निधी त्या त्या आर्थिक वर्षात खर्च करणेसंदर्भात विभागाने यथोचित नियोजन व अंमलबजावणी करावी तसेच खर्चाची उपयोगिता प्रमाणपत्रे विनाविलंब सादर करण्यात यावीत व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यांत देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.७ (२) केळवद-सावनेर रस्ता राष्ट्रीय महामार्ग जाहीर झाल्यानंतर राज्य शासनाने या मार्गासाठी कोणताही निधी खर्च करणे अभिप्रेत नव्हते. परंतु रस्ता केंद्र शासनास हस्तांतरित करण्याच्या प्रक्रियेस लागलेल्या विलंबामुळे दरम्यानच्या कालावधीत सदर रस्त्याचा भूपृष्ठभाग खराब असल्याने जनतेच्या रहदारीसाठी हा पृष्ठभाग सुस्थितीत आणणे आवश्यक असल्यामुळे ही दुरुस्ती राज्य शासनाने केली. वास्तविकतः रस्ता राष्ट्रीय महामार्ग म्हणून जाहीर झाल्यानंतर त्यास केंद्र शासनाकडे हस्तांतरित करण्यासाठी जर दीड-दीड वर्ष लागत असेल तर त्यादरम्यानच्या कालावधीत त्या रस्त्याच्या देखभालीची जबाबदारी नेमकी कुणाची राहते याबाबत देखील स्पष्टता नाही. मुळात राष्ट्रीय महामार्ग जाहीर करणे व तो हस्तांतरित करणे या दोन्ही प्रक्रिया समांतररित्या व कमीतकमी कालावधीत होणे आवश्यक आहे. परंतु केंद्राची रस्ता हस्तांतरणाची कार्यपद्धती व प्रक्रिया ही अत्यंत किचकट व वेळखाऊ असल्यामुळे अनेक अडचणी निर्माण होतात. परिणामी सदरहू प्रकरणी राष्ट्रीय महामार्ग म्हणून घोषित झाल्यानंतरही राज्याने १३ व्या वित्त आयोगांतर्गत राज्याला मिळणाऱ्या निधीमधून या रस्त्याच्या देखभाल दुरूस्तीची कामे करण्यात आली. परिणामी केंद्र शासनाकडे हा रस्ता हस्तांतरित करण्याचा कोणताही उद्देश शिल्लक राहिला नाही शिवाय राज्याने जो निधी या कामासाठी खर्च केला तो अन्य कामांसाठी वापरणे विभागाला शक्य होते. अतः उपरोक्त आक्षेप पहाता, विभागाने कामांचे, निधीचे, वेळेचे नियोजन योग्य रित्या करणे आवश्यक आहे. केंद्र व राज्य शासनस्तरावरील कार्यपद्धती अत्यंत सुलभ व सुटसूटीत करण्यात यावी व कामांच्या निष्पादनांमध्ये प्रशासकीय दिरंगाई संपवावी व यासाठी केंद्र शासनाकडे देखील आवश्यक तो पाठपुरावा वा शिफारस राज्य शासनाच्या माध्यमातून करण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यांत देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र. २.१.७ "वित्तीय व्यवस्थापन"

परिच्छेद क्र. २.१.७.१ "मिळालेला कमी निधी"

अभिप्राय :

केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ अनुसार एका वर्षात उपार्जित झालेल्या उपकराच्या रकमेचा एक-तृतीयांश भाग, महाराष्ट्र शासनाकडे राखीव म्हणून ठेवण्याकरिता द्यावयाचा होता. भारत सरकारला तो राखीव निधी, उपयोजन प्रमाणपत्र आणि सोबत त्रैमासिक प्रगती अहवाल सादर केल्यानंतर, जितका खर्च केला असेल आणि कामांची प्रत्यक्ष प्रगती याप्रमाणे निधी देऊन पुनःपूर्त करावयाचा होता.

सन २००८-१३ या कालावधीत महाराष्ट्र शासनाने राज्याच्या अर्थसंकल्पातून रु.१,५४४.११ कोटी खर्च केले आणि रु.१,१२३.२२ कोटी उपयोजन प्रमाणपत्रे भारत सरकारला प्रतिपूर्ति करण्याकरिता सादर केली. ज्यापैकी फक्त रु.८६४.७९ कोटी प्राप्त झाले. भारत सरकारने रु.२५८.४३ कोटीचा उर्वरित निधी दिला नाही. कारण महाराष्ट्र शासनाने, केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ मध्ये विनिर्दिष्ट असल्याप्रमाणे, प्रशासकीय मान्यता दिल्याच्या तारखेपासून चार महिन्यांच्या आत २१६ कामे निविदा काढून दिली नाहीत आणि १३९ कामे प्रशासकीय मान्यता दिल्याच्या तारखेपासून २४ महिन्यांच्या आत पूर्ण केली नाहीत असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहे.

शिफारस :

३.८ केंद्रीय मार्ग निधी योजनेंतर्गत केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ अनुसार केंद्र शासनाने मंजूर केलेल्या कामांवर राज्य शासनाच्या एकत्रित निधीतून प्रथम खर्च केला जातो. त्यानंतर त्याचे उपयोगिता प्रमाणपत्र केंद्र शासनाला सादर केल्यानंतर त्याची प्रतिपूर्ती केंद्र सरकारमार्फत केली जाते. परंतु केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ नुसार ही कामे चार महिन्यांमध्ये निविदा काढणे व २४ महिन्यांमध्ये पूर्ण करणे या अटी विनिर्दिष्ट आहेत. त्या अटींची पूर्तता न केल्यामुळे केंद्र शासनाने राज्य शासनाला जवळजवळ रु.२५८.४३ कोटींच्या उर्वरित निधीची प्रतिपूर्ती केली नाही. त्या त्या वर्षी झालेल्या खर्चाची प्रतिपूर्ती केंद्र शासनाकडून त्याच संबंधित वर्षात होते असे नाही. त्या पुढील कोणत्याही वर्षात ही प्रतिपूर्ती राज्य शासनाला होऊ शकते हे समितीला मान्य आहे. परंतु केंद्र शासनाने विनिर्दीष्ट केलेल्या अटींची पूर्तता राज्य शासनाने न केल्यामुळे जर हा निधी मिळत नसेल तर ही बाब निश्चितच राज्य शासनाच्या स्तरावरून समर्थनीय नाही. वास्तविकतः प्रतिपूर्तीच्या अटीनुसार या कामांची चार महिन्यांमध्ये निविदा काढणे व २४ महिन्यांमध्ये कामे पूर्ण करणे आवश्यक असून या अटींच्या पूर्ततेच्या आधारे केंद्र शासनाकडून या निधीची प्रतिपूर्ती करून घेणे व्यावहारीकदृष्ट्या थोडे अवघडच आहे हे देखील समितीला मान्य आहे. परंतु केंद्र शासनाकडून जास्तीत जास्त निधी राज्य शासनाने प्राप्त करून घेण्यासाठी मात्र याची पूर्तता करणे निश्चितच अशक्य नाही व राज्य शासनाने यासाठी संपूर्ण प्रयत्न व आवश्यक तो पाठपुरावा निश्चितच केला पाहिजे. सदरहु आक्षेपित परिच्छेदासंदर्भात विचार केला असता केंद्र शासनाकडे ४,०७३ कोटी रुपयांचे दावे सादर करण्यात आले होते. त्यापैकी ३,९८२ कोटी रुपयांचे दावे प्राप्त झाले असून उरलेल्या दाव्यांसंदर्भातील प्रक्रिया व पाठपुरावा सुरू असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सादर केले. केंद्र शासनाकडून या रकमेची प्रतिपूर्ती न होणेमागे कामे वेळेत पूर्ण न झाल्याची कारणे असण्याची शक्यता नाकारता येत नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले. परंतु केंद्रीय निधी योजनेंतर्गत कामे मंजूर झाल्यानंतर राज्याच्या अर्थसंकल्पात ती कामे अर्थसंकल्पीत केल्याशिवाय सुरू करता येत नाहीत व त्यामुळे हा विलंब झाल्याची बाब राज्य शासनाने केंद्र शासनाच्या निदर्शनास आणली असता केंद्र शासनाने ही प्रतिपूर्ती केली. राज्य शासनाने हा निधी विलंबाने का होईना पण केंद्र शासनाकडून प्राप्त करून घेतल्यामुळे आता कोणताही प्रश्न शिल्लक रहात नाही. परंतु भविष्यात विभागाने या आक्षेपांची दखल गांभिर्याने घेऊन असे आक्षेप टाळावे तसेच केंद्र शासनाकडून जास्तीत जास्त निधी प्राप्त करून घेण्याचा प्रयत्न करावा व त्यासाठी आवश्यक अटी-शर्तींची पूर्तता विनाविलंब व विहित वेळेत करावी, अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र. २.१.७.२ "जादा दावे"

अभिप्राय :

३.९ केंद्रीय मार्ग निधी अधिनियम, २००० मध्ये विनिर्दिष्ट केल्याप्रमाणे मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाने द्यावयाचा निधी हा कार्यान्वयन करणाऱ्या प्राधिकरणाने मासिक प्रगती अहवाल, त्रैमासिक प्रगती अहवाल व उपयोजन प्रमाणपत्रे याद्वारे कळविलेली कामांची प्रत्यक्ष प्रगती व झालेला खर्च यावर निर्बंधित राहील. अधिनियमानुसार कामे पूर्ण झाल्यावर, महाराष्ट्र शासनाने कामांचा प्रत्यक्ष समाप्ति अहवाल पाठविणे अनिवार्य आहे. परंतु चाचणी तपासणी केलेल्या २९ विभागांपैकी २० विभागांत ५५ कामांवर केलेल्या रु.२०८.३४ कोटी प्रत्यक्ष खर्चाच्या जागी रु.२३५.११ कोटीची उपयोजन प्रमाणपत्र पाठविल्या गेली. असा फुगविलेला खर्च कळविण्याचा परिणाम भारत सरकारकडून रु.२६.७७ कोटी जादा निधिचा दावा करण्यात झाला असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

शिफारस :

३.१० सदरहू परिच्छेदांतर्गत राज्य शासनाने ५५ कामांवर केलेल्या रुपये २०८.३४ कोटी प्रत्यक्ष खर्चाच्या जागी रुपये २३५.११ कोटीची उपयोगिता प्रमाणपत्र पाठविण्यात आल्यामुळे केंद्र शासनाकडून रुपये २६.७७ कोटी ज्यादा निधीचा दावा करण्यात आला. याबाबत समितीसमोर सांगण्यात आले की, केंद्रीय मार्ग निधी योजनेंतर्गत झालेल्या कामांची व खर्चाची माहिती संनियंत्रण अधिकारी सर्व जिल्ह्यांकडून एकत्रित करतात व त्या आधारे केंद्र शासनास उपयोगिता प्रमाणपत्र सादर केले जाते. त्या अनुषंगाने सदरहू परिच्छेदात उल्लेख केलेल्या बाबींनुसार रु. २६.७७ कोटीच्या ज्यादा दाव्याची मागणीबाबत ५५ कामांची यादी परिशिष्टात उपलब्ध नसल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी त्यांचे लेखी उत्तरात नमूद केले आहे. समितीने याबाबत साक्षीदरम्यान अधिक सखोल छाननी केली असता केंद्राकडून जास्तीत जास्त निधी प्राप्त करून घेण्यासाठी अतिरिक्त दावा केल्याचे समितीसमोर विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले. विभागाच्या या दोन्ही भूमिकेमध्ये तफावत असून निश्चित वस्तुस्थिती समितीसमोर येण्यासाठी या परिच्छेदातील तपशिलाची तपासणी पुन्हा महालेखाकारांकडून करून घ्यावी, असे समितीने निदेश दिले असता विभागाकडून प्राप्त झालेल्या माहितीन्वये सदरहू प्रकरणी रु.२६.७७ कोटीचा जो फरक आहे तो कॉन्टींजन्सी चार्जेस, निविदा खर्च व जाहिरात खर्च इ.आहे. परंतु कोणत्याही कामाचा खर्च केंद्र शासनाच्या प्रशासकीय मान्यतेच्या मर्यादेत आहे. त्यामुळे उपयोगिता प्रमाणपत्रात नमूद केलेली रक्कम बरोबर असल्याचे विभागीय

सचिवांनी समितीसमोर सांगीतले. तरीसुद्धा त्यावर महालेखापालांचे पुन्हा अभिप्राय घेण्यात येतील असे विभागीय सचिवांनी समितीस आश्वासित केले. त्यानुषंगाने या परिच्छेदातील संपूर्ण बाबींची तपासणी महालेखाकारांकडून करून खर्च निधीपेक्षा जास्त रकमेचे उपयोगिता प्रमाणपत्र केंद्र शासनाकडे सादर झाले असल्यास यात दोषी असणाऱ्या अधिकारी व कर्मचारी वर्गावर कारवाई करण्यात यावी व यासंबंधी केलेल्या संपूर्ण कारवाईची माहिती समितीस महालेखाकारांच्या मान्यतेने ३ महिन्यांत सादर करण्यात यावी व विभागाने भविष्यात केंद्र शासनाकडे केलेले दावे हे वस्तुनिष्ठ असल्याची संपूर्ण खात्री करून घ्यावी व अशा आक्षेपांची पुनरावृत्ती टाळावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र. २.१.७.३ "केंद्रीय मार्ग निधी प्रादेशिक अधिकाऱ्यांना हस्तांतरित न करणे"

अभिप्राय :

३.११ केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ च्या नियम ५ (११) मध्ये कामाच्या मूल्याच्या तीन टक्केइतका निधी, मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाने नियुक्त केलेल्या प्रादेशिक अधिकाऱ्याजवळ मनुष्यबळ भाड्याने लावण्याकरिता खर्च करण्यासाठी आणि गुण नियंत्रण कामांच्या निष्पादनासाठी ठेवल्या जाईल. परंतु महाराष्ट्र शासनाने २००८-१३ या कालावधीत रु.३३.७० कोटी प्रादेशिक अधिकाऱ्याला गुण नियंत्रण कामांच्या निष्पादनासाठी हस्तांतरित केले नाहीत. परिणामी, प्रादेशिक अधिकाऱ्याला एकही काम गुणवत्तेसाठी तपासता आले नाही.

प्रादेशिक अधिकारी, मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालय, मुंबई यांनी गुणनियंत्रणासाठी काहीही निधी मागितला नाही व शासकीय प्रयोगशाळेद्वारा गुणनियंत्रणाचे विषय हाताळले गेले असे विभागाने मत व्यक्त केले असता आवश्यक असलेला निधी महाराष्ट्र शासनाद्वारे प्रादेशिक अधिकारी, मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाजवळ ठेवण्यात आला नाही, हे केंद्रीय निधी नियम, २००७ च्या तरतुदी विरूद्ध होते. याखेरीज मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाने निधी मागण्याबाबत नियमात तरतूद नाही, असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

शिफारस :

३.१२ केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ च्या नियम ५ (११) अन्वये केंद्रीय मार्ग निधी प्रादेशिक अधिकाऱ्यांना हस्तांतरित करणे बंधनकारक असताना तो हस्तांतरित न केल्यामुळे प्रादेशिक अधिकाऱ्यांना कामाच्या गुणवत्तेची तपासणी करता आली नाही हे गंभीर आक्षेप महालेखाकारांनी नोंदविले असता हा निधी केंद्र शासनाने थेट प्रादेशिक अधिकाऱ्यांना देणे आवश्यक असून तो निधी राज्य शासनाने देणे अभिप्रेत नाही व तशी मागणीदेखील प्रादेशिक अधिकाऱ्यांकडून करण्यात आलेली नाही व त्यांनी मागणी केल्यास हा निधी देण्यात येईल असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर विदीत केले. परंतु उपरोक्त नियमामध्ये प्रादेशिक अधिकाऱ्यांनी निधीची मागणी करण्याची कोणतीही तरतूद दिसून येत नाही. अशा परिस्थितीत हा निधी नेमका कोणी देणे नियमाला अभिप्रेत आहे. तसेच राज्य शासनाला केंद्राकडून निधी प्राप्त होताना हा निधी समाविष्ट करून वा वगळून प्राप्त होतो याची देखील तपासणी करून समितीस माहिती सादर करण्याचे निर्देश समितीने दिले असता याअनुषंगाने विभागाकडून समितीस कळविण्यात आले की, केंद्र मार्ग निधीच्या कामांसाठी केंद्र शासनाच्या मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाद्वारे रस्ते सुधारणेसाठी निधी राज्य शासनास देण्यात येतो. केंद्रीय मार्ग निधीच्या २००७ मधील नियम क्र.५(११) चे अवलोकन करता, कामावरील गुण नियंत्रणास्तव प्रदान रकमेच्या ३% निधी हा प्रादेशिक अधिकारी, मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग परिवहन, मंत्रालय, मुंबई यांचेकडे ठेवावयाचा होता. हा निधी केंद्र शासनाने थेट प्रादेशिक अधिकारी यांना देणे अभिप्रेत आहे. त्यामुळे प्रादेशिक अधिकारी यांनी कधीच याबाबतची मागणी राज्य शासनाकडे केलेली नाही. त्यामुळे राज्य शासनाने हा निधी प्रादेशिक अधिकारी यांना देण्याचा प्रश्न उद्‌भवला नाही. तरीही प्रादेशिक अधिकाऱ्यांनी केंद्रीय मार्ग निधीच्या कामाची तपासणी केलेली आहे. तसेच आता केंद्रीय मार्ग निधीच्या कायद्यात केलेल्या सुधारणेप्रमाणे १% निधी गुणवत्ता नियंत्रण तसेच प्रशिक्षण, संशोधन व विकास यांचे संनियंत्रणासाठी वापरणार असल्याचे विभागीय सचिवांनी सांगितले व त्या अनुषंगाने केंद्र शासनाच्या दि. २४ जुलै २०१४ च्या सुधारीत अधिसूचनेंतर्गत नियमावलीची प्रत समितीला सादर केली आहे. त्याअंतर्गत आता केंद्रीय मार्ग निधीच्या कायद्यात केलेल्या सुधारणेप्रमाणे परिच्छेद ७ (१३) नुसार १ टक्का निधी गुणवत्ता नियंत्रण तसेच प्रशिक्षण संशोधन व विकास यांचे नियंत्रणासाठी वापरला जाणार आहे. अतः विभागाने या तरतुदींची अंमलबजावणी तातडीने व तंतोतंत करावी व केलेल्या कामांची गुणवत्ता वेळोवेळी तपासण्यात यावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र. २.१.७.४ "केंद्रीय मार्ग निधीमधून केलेले अनियमित दावे"

अभिप्राय :

३.१३ महाराष्ट्र शासनाने रामटेक-खापा-तुमसर मार्गावरील (राज्य महामार्ग २४९) ३३ कि.मी. मधील चेनेज १०४/०० कि.मी. ते ११९/०० (रु. नऊ कोटी), ११९/०० कि.मी. ते १३०/०० कि.मी. (रु.६.६० कोटी) आणि १३५/०० कि.मी. ते १४२/०० कि.मी. (रु.५.४० कोटी) अशी एकूण रु.२१ कोटींची तीन रस्ते सुधार कामे प्रस्तावित केली. भारत सरकारने ह्या तीन रस्ते सुधार कामांसाठी २१ कोटी मंजूर केले. परंतु भारत सरकारने अनावधानाने रु.६.६० कोटी सुद्धा चेनेज ११९/०० कि.मी. ते १३०/०० कि.मी. मधील रस्ता कामासाठी मंजूर केले. विभागाद्वारे जानेवारी २०११ चे दोन मंजूर आदेश (रु.२१ कोटी अ रु.६.६० कोटी) एकत्र करून रु.२२.५५ कोटीचे एकच कंत्राट दिले. याशिवाय विभागाने सादर केलेल्या मासिक प्रगती अहवालामध्ये मार्च, २०१३ पर्यंत रु.२१ कोटी आणि रु.६.६० कोटी या मंजूर रक्कमेच्या विरूद्ध अनुक्रमे रु.८.३९ कोटी आणि रु.१.९२ कोटी उपयोजन केल्याबाबत नमूद केले. हेच आकडे महाराष्ट्र शासनाने भारत सरकारलाही कळविले होते. महाराष्ट्र शासनाने भारत सरकारला रु.६.६० कोटी परत करण्याऐवजी मासिक प्रगती अहवालाद्वारे कामाच्या प्रगतीची चुकीची माहिती सादर केली आणि रु.१.९२ कोटी चा अनियमित प्रतिपूर्तीचा दावा केला. महाराष्ट्र शासन भारत सरकारला प्रतिपूर्तीसाठी एकत्रित दावा सादर करीत असल्यामुळे भारत सरकारने रु.१.९२ कोटींचा दावा मान्य केला किंवा नाही हे लेखापरीक्षण द्वारे तपासता आले नाही असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहे.

शिफारस :

३.१४ केंद्र शासनाने केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत रुपये ४०६.३५ कोटींच्या कामांना मंजुरी प्रदान केली. त्यात भंडारा जिल्ह्यातील दोन कामांचा समावेश होता. त्या दोन्ही कामांची तपासणी केली असता प्राकलन क्र.१ मध्ये रस्त्याची मंजूर लांबी जरी जास्त दर्शविण्यात आली तरी प्रत्यक्षात कमी लांबी मंजूर रकमेत समाविष्ट होऊ शकली. अनेकदा कामे मंजूर होण्यास बराचसा विलंब होतो. दरम्यानच्या काळात रस्त्याचा पृष्ठभाग अधिक खराब झाल्याने मंजूर लांबीतील काही वाव प्रत्यक्षात मान्यता देताना कमी करावा लागतो. त्याप्रमाणेच सदरहू प्रकरणी तांत्रिक मान्यता देताना प्रशासकीय मान्यतेप्रमाणे मंजूर लांबीतच उपलब्ध निधीत कामे करण्यात आली असून त्यात कोणतीही अनियमितता झालेली नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले. केंद्र शासनाकडून प्रतिपूर्ती अंतर्गत राज्य शासनास प्राप्त होणारी रक्कम ही ठोक स्वरुपात असल्याने केंद्र शासनाने रुपये १.९२ कोटीचा दावा मान्य केला किंवा कसे याबाबत निश्चित सांगता येणार नाही. मात्र केंद्र शासनाकडे निरंतर पत्रव्यवहार करून दावे सादर केले जातात व जास्तीत जास्त निधी प्राप्त करून घेतला जातो. राज्य शासनाकडून प्रशासकीय मान्यता प्राप्त रकमेपेक्षा जास्त खर्च झाल्यास त्याची प्रतिपूर्ती केंद्राकडून केली जात नाही व तो अतिरिक्त भार राज्यास उचलावा लागतो असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर स्पष्ट केले. उपरोक्त वस्तुस्थिती पाहता महालेखाकारांनी नोंदविलेले आक्षेप व त्यावर विभागाने सादर केलेली माहिती व तपशिल विभागाने महालेखाकारांकडून तपासून घ्यावा व सदरहू आक्षेपाच्या अनुषंगाने आवश्यक तो अहवाल व केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यांत सादर करावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र. २.१.७.५ "जादा कर्ज काढणे"

अभिप्राय :

३.१५ ग्रामीण पायाभूत सुविधा विकास निधी अंतर्गत प्रकल्प मंजूर करण्यासाठी असलेल्या अटी व शर्तीप्रमाणे राष्ट्रीय कृषि एवम् ग्रामीण विकास बँकेने (नाबार्ड) कर्जाच्या रकमेचे मासिक वितरण महाराष्ट्र शासनाने सादर केलेल्या खर्चाच्या विवरणावर आधारीत करणे करारनिविष्ट केले आहे. अशा रीतीने विवरण केलेले कर्ज खर्चाच्या विवरण पत्रात दाखविलेल्या रकमेच्या ८० टक्क्यांपर्यंत मर्यादित राहिल आणि महाराष्ट्र शासन खर्चाच्या उर्वरित २० टक्क्यांचा भार सोसेल. तथापि, चाचणी तपासणी केलेल्या २९ विभागांपैकी नऊ विभागात, कार्यकारी अभियंत्यांनी ४४ कामांच्या बाबतीत कामांवर झालेल्या प्रत्यक्ष खर्चाऐवजी वाढीव खर्च कळवून रु.६.१८ कोटींचा जादा दावा केला. त्याचप्रमाणे सार्वजनिक बांधकाम विभाग, हिंगोली मध्ये परळी-बोरी-सावंत मार्गाच्या चेनेज ०१/००० कि.मी. ते ०३/७०० कि.मी. मध्ये सुधारणा हे काम राष्ट्रीय कृषी एवम् ग्रामीण विकास बँक (नाबार्ड) ने दोनदा, ग्रामीण पायाभूत सुविधा विकास निधी XV अंतर्गत मंजूर केले. परिणामी रु.१४.१७ लक्ष एवढी कर्जाची रक्कम जास्त देण्यात आली. विभागाने सदरहू वस्तुस्थितीचा स्वीकार केला आणि ते काम वगळण्याचे प्रस्तावित केले असल्याचे निर्गमन परिषदेत सांगण्यात आले. तरीही जुलै, २०१३ पर्यंत नाबार्डने हे काम वगळलेलेही नव्हते आणि पुढे मिळालेल्या रक्कमांतून अतिरिक्त मिळालेली रक्कम रु.१४.१७ लक्ष समायोजितही केली नव्हती असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

सदरहू आक्षेपाबाबत समितीने विचारणा केली असता या कामाचा समावेश अर्थसंकल्पात एकदाच झाला असून नाबार्डच्या यादीत दोनदा पी.आय.सी.नंबर चुकून पडल्यामुळे हा प्रश्न निर्माण झाला आहे. एकाच कामावर रु.८६.३५ लक्ष खर्च करण्यात आलेला आहे. नाबार्डला दावे

सादर करताना कामावर झालेल्या पूर्ण खर्चाचे दावे सादर करावे लागतात. त्यापैकी नाबार्ड ही वित्तीय संस्था काम मंजूर करताना जो कर्जाचा भाग आहे, तेवढेच दावे मंजूर करतात. उर्वरीत खर्च राज्य शासनाच्या निधीतून खर्च होतो. त्यामुळे वाढीव खर्चाचा प्रश्न उद्भवत नाही. चुकून दोनदा नमूद केलेले काम वगळण्याचा प्रस्ताव वित्त विभागामार्फत नाबार्डला सादर करण्याकरिता वित्त विभागास सादर करण्यात आला आहे व कामावर दोनदा खर्च करण्यात आलेला नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर स्पष्ट केले.

शिफारस :

३.१६ "जादा कर्ज काढणे" या महालेखाकारांच्या आक्षेपानुसार विभागाने कामावर झालेल्या प्रत्यक्ष खर्चाऐवजी वाढीव खर्च कळवून रु.६.१८ कोटींचा जादा दावा केला. या कामांचा समावेश अर्थसंकल्पात एकदाच झाला परंतु नाबार्डच्या यादीत त्याचा दोनदा पी.आय.सी.नंबर चुकून समाविष्ट झाल्यामुळे हा प्रश्न उद्भवला व त्याअनुषंगाने दोनदा चुकून नमूद केलेले काम वगळण्याचा प्रस्ताव वित्त विभागाकडे सादरही करण्यात आला आहे. वास्तविकतः अर्थसंकल्पात कामाचा एकदाच समावेश असताना नाबार्डच्या यादीत चुकून दोन पी.आय.सी. नंबर पडणे ही देखील गंभीर बाब आहे. विभागाने आर्थिक बाबीशी निगडीत कामे करताना अधिक सतर्क असणे आवश्यक असताना वित्तीय प्रकरणांमध्ये अशाप्रकारे तांत्रिक बाबीसंबंधातील देखील चुका होणे निश्चितच समर्थनीय नाही. विभागातील अधिकाऱ्यांनी या सर्व बाबींकडे अधिक काळजीपूर्वक लक्ष देणे आवश्यक असताना त्याकडे निश्चितच विभागाचे दुर्लक्ष झाले आहे. या बाबी महालेखाकारांच्या निदर्शनास विभागाने निर्गमन परिषदेदरम्यानच आणणे अभिप्रेत होते जेणेकरून असे आक्षेप महालेखाकारांमार्फत अंतिम होणे विभागाला टाळता येणे शक्य होते. वार्षिक खर्चाचा ताळमेळ (Reconcillation) प्रत्येक तिमाहीत करणे विभागावर बंधनकारक आहे. परंतु या संबंधीची कार्यवाहीदेखील विभाग नियमितपणे व गांभीर्याने करीत नाही अन्यथा Reconcilliation करताना देखील ही कामांची व रकमेची तफावत विभागाच्या निश्चितपणे निदर्शनास आली असती. महालेखाकारांकडून आक्षेप अंतिम होणेअगोदर विभागास या आक्षेपांचे निराकरण करण्याची पूर्ण संधी देण्यात येते. परंतु तेव्हा देखील विभागाने या विषयाकडे गांभीर्याने लक्ष दिले नाही. परिणामी महालेखाकारांचे आक्षेप अंतिम करण्यात आले. एवढेच नव्हेतर हे आक्षेप महालेखाकारांनी सन २०१२-१३ या आर्थिक वर्षासाठी नोंदविलेले आहेत. त्यानंतर देखील विभागाने या आक्षेपांची दखल स्वतःहून घेऊन हे काम वगळण्यासंदर्भात कोणतीही कार्यवाही केली नाही. समितीची बैठक लागल्यामुळे हा प्रस्ताव वित्त विभागाकडे सादर करण्यात आला. या सर्व बाबी अतिशय गंभीर असून शासनाच्या एकुणच कार्यपद्धतीवर प्रश्नचिन्ह उभे करणाऱ्या आहेत. त्यावेळी या बाबी संबंधितांनी गांभीर्याने न हाताळल्यामुळे हे आक्षेप समितीसमोर साक्षीसाठी घेणे क्रमप्राप्त ठरले. समिती याबाबत तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे. याची गंभीर दखल विभागाने घ्यावी व संबंधित अधिकाऱ्यांवर कारवाई करावी व भविष्यात असे आक्षेप टाळावेत व काही तांत्रिक अडचणी असल्यास त्या महालेखाकारांसमवेत निर्गमन परिषदेच्यावेळीच त्याचे तात्काळ निराकरण करण्यात यावे. त्याचप्रमाणे चुकून दोनदा पी.आय.सी.नंबर पडलेले काम यादीतून वगळण्याबाबत वित्त विभाग व नाबार्ड यांचेकडे आवश्यक तो पाठपुरावा तात्काळ करून हे प्रकरण निकाली काढण्यात यावे व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र. २.१.७.६ "निधींच्या उद्देशांचे अनियमित परिवर्तन"

अभिप्राय :

३.१७ राज्य शासनाने दिलेला निधी हा विनिर्दिष्ट बाबींवरच वापरला पाहिजे. तथापि, नांदेड मध्ये २०११-१२ या वर्षात केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत मिळालेला रु.५.५३ कोटी निधी उद्देश्याचे परिवर्तन करून नांदेड जिल्ह्याच्या अर्धापूर शहराला वळण रस्ता बांधण्याकरिता जमिनीचे संपादन करण्यासाठी विशेष भूसंपादन अधिकाऱ्याला देण्यात आला. त्याचप्रमाणे सोलापूरला केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत मिळालेले रु. ४४.६४ लक्ष केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत मंजूर न झालेल्या कामांसाठी परिवर्तित केल्या गेल्या.

तसेच नऊ विभांगात, वित्त आयोग - XIII अंतर्गत ५१ कामांसाठी मंजूर केलेले रु. ८ कोटी मंजूर झालेल्या कामांऐवजी इतर कामांवर खर्च केल्या गेल्या. तसेच सोलापूर मध्ये राष्ट्रीय कृषि एवम् ग्रामीण विकास बँक (नाबार्ड) अंतर्गत कामाकरिता असलेले रु. २.३४ कोटी नाबार्ड अंतर्गत मंजूर न झालेल्या २८ कामांकरिता परिवर्तित केल्या गेले असे गंभीर आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

यासंदर्भात समितीने अधिक चौकशी केली असता नांदेड जिल्ह्यातील अर्धापूर गावास वळण रस्ता नव्याने बांधावयाचा होता. त्यानुसार भूसंपादनाची कार्यवाही पूर्ण करून सदर काम केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गत समावेशनाचा प्रस्ताव सादर करून त्यास मंजुरी मिळाल्यानंतर कामात सुरूवात करण्यात आल्यानंतर भूसंपादीत जमिनीचा मावेजा जमिन मालकांना न मिळाल्यामुळे कामास अडथळा निर्माण होण्याची शक्यता होती व सदरहू प्रकल्प दोन वर्षाच्या कालमर्यादेत पूर्ण करावयाचा असल्याने तात्पुरत्या स्वरुपात केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गत निधीतून रु.५.५३ कोटी एवढा निधी विशेष भूसंपादन अधिकारी यांना देण्यात आला व तद्नंतर त्यापैकी रु.२.५७ कोटी रक्कम परतही करण्यात आली. काम विहित वेळेत पूर्ण

करून घेण्यासाठी हा निधी देणे आवश्यक असल्यामुळेच तो केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गत तात्पुरत्या स्वरुपात वापरण्यात आला असल्याचे प्रतिपादन विभागीय सचिवांनी समितीसमोर केले. वास्तविकतः हा निधी ज्या कामासाठी आला होता त्या व्यतिरिक्त अन्य कामासाठी खर्च करण्यात आला. एवढेच नव्हेतर रु.५.५३ कोटी एवढा निधी घेऊन केवळ रु.२.५७ कोटी एवढाच निधी परत करण्यात आला. याबाबत समितीने विचारणा केली असता विभागाने दिलेल्या आश्वासित माहितीमध्ये मार्च,२०१२ मध्ये रु.५.५३ कोटी एवढी रक्कम तात्पुरत्या स्वरुपात वापरण्यात आली व सप्टेंबर,२०१२ मध्ये हा निधी समायोजित करण्यात आला. तसेच हा निधी परिवर्तनाची बाब यापूर्वीच शासनाच्या निदर्शनास आणण्यात आली होती. त्यामुळे निधीचे परिवर्तन करण्याचा हेतू, अपरिहार्यता, कामाचा सकारात्मक उद्देश विचारात घेऊन ही अनियमितता क्षमापित करण्यात यावी. तसेच या प्रकरणी तत्कालिन अधिकाऱ्यांना समज देण्यात आल्याचे विभागाने समितीस कळविले. तेराव्या वित्त आयोगाचा निधी इतर कामांवर खर्च करणे व राष्ट्रीय कृषि एवम् ग्रामीण विकास बँक (नाबार्ड) अंतर्गत कामांकरिता असलेला निधी अन्य कामांना परिवर्तीत करणे हे दोन्ही आक्षेप विभागाने स्विकारले व ज्या अधिकाऱ्यांनी निधीच्या उद्देशाचे अनियमित परिवर्तन केले आहे त्यांचेविरुद्ध विभागीय चौकशी सुरू करण्यात आली असून भविष्यात ज्या उद्देशांसाठी निधी मंजूर करण्यात आला त्याच उद्देशांसाठी त्याचा उपयोग करणेबाबत आवश्यक ते निर्देश व मार्गदर्शक सूचना क्षेत्रिय स्तरावर निर्गमित केल्याचेही समितीला सांगण्यात आले.

शिफारस :

३.१८ निधीच्या उद्देशांचे अनियमित परिवर्तन या अंतर्गत महालेखाकारांनी नोंदविलेले आक्षेप अत्यंत गंभीर असून निश्चितच या संपूर्ण प्रकरणात संबंधित अधिकाऱ्यांनी सदोष कार्यपद्धतीचा अवलंब केलेला आहे. ज्या उद्देशासाठी निधी मंजूर करण्यात आला त्याच उद्देशासाठी त्याचा उपयोग करणे बंधनकारक आहे. कोणत्याही परिस्थितीत तो निधी अन्य कामांसाठी परिवर्तीत करता येत नाही व असे करणे हे निश्चितच वित्तीय नियमांचे व अर्थसंकल्पित निधी संदर्भातील तरतूदींचे उल्लंघन करणारे ठरते. कामाची अपरिहार्यता, तातडी, महत्व, हेतू, सकारात्मक उद्देश या सर्व बाबींमुळे निधी परिवर्तनाची अनियमित ठरणारी बाब नियमित होऊ शकत नाही व कोणत्याही परिस्थितीत हे उल्लंघन समर्थनीय ठरत नाही. विभागाने ही बाब समितीसमोर मान्यच केली व या प्रकरणी चूक झालेली असून याबाबत सखोल चौकशी करून समितीस माहिती सादर करणेबाबत विभागीय प्रतिनिधींनी आश्वासित केले होते त्याअनुषंगाने समितीस कळविण्यात आले की, भूसंपादनासाठी सदरहू रु.५.५३ कोटी निधी हा तात्पुरत्या स्वरुपात वापरण्यात आलेला असून तो नंतर समायोजित देखील करण्यात आलेला आहे. त्यामुळे शासनाचे यात आर्थिक नुकसान झालेले नाही. निधी परिवर्तन करण्याची बाब यापूर्वीच शासनाच्या निदर्शनास आणण्यात आली होती. निधीचे परिवर्तन करण्याचा हेतू, अपरिहार्यता व कामाचा सकारात्मक उद्देश विचारात घेऊन झालेली अनियमितता क्षमापित करून भविष्यात अशाप्रकारची अनियमितता पुन्हा होणार नाही यासंदर्भात तत्कालिन अधिकाऱ्यांना ताकीद/समज देण्यात आली आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले. परंतु विभागाचा हा खुलासा समिती मान्य करु शकत नाही. विभागाने या संपूर्ण परिच्छेदात आक्षेपित बाबींसंदर्भात संबंधित दोषी अधिकाऱ्यांवर कारवाई करावी व भविष्यात अशा बाबींची पुनरावृत्ती होणार नाही याअनुषंगाने क्षेत्रिय कार्यालयांना शासनस्तरावरुन निर्गमित मार्गदर्शक सूचनांचे पालन करणेबाबत बंधनकारक करण्यात यावे व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र.२.१.८ "कार्यक्रमांचे कार्यान्वयन"

परिच्छेद क्र.२.१.८.१ "कामांची मंजुरी रद्द होणे"

परिच्छेद क्र.२.१.८.२ "विनिर्दिष्ट कालावधीत कामे पूर्ण न होणे"

अभिप्राय :

३.१९ केंद्रीय मार्ग निधी नियम,२००७ अनुसार मंजूर झालेली कामे प्रशासकीय मान्यता मिळालेल्या तारखेपासून चार महिन्यांच्या आत निष्पादनासाठी दिली पाहिजेत. नाहीतर त्या कामांची मंजुरी रद्द झाली असे मानण्यात येईल. असे असतानाही २००८-१३ या दरम्यान मंजूर केलेल्या रु. ४८९.३० कोटी मूल्याची ९९ कामे (११९ कामापैकी) विनिर्दिष्ट केलेल्या प्रशासकीय मान्यतेच्या तारखेपासून चार महिन्याच्या कालावधीत निष्पादनासाठी दिल्या गेली नव्हती त्यामुळे आपोआप त्यांची मंजुरी रद्द झाली. तरीही विभागाने या मंजुरी रद्द झालेल्या कामांवर खर्च करणे आणि त्या खर्चाच्या प्रतिपूर्तिचा दावा करणे सुरू ठेवले.

त्याचप्रमाणे केंद्रीय मार्ग निधी नियम,२००७ अनुसार मंजूर झालेली कामे प्रशासकीय मान्यता मिळाल्याच्या तारखेपासून २४ महिन्यांच्या आत पूर्ण केली पाहिजेत, असे असताना २००८-१३ या दरम्यान केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत रु. २४९.८० कोटी मूल्याची मंजूर झालेली ४९ कामे, २४ महिन्यांच्या विनिर्दिष्ट कालावधीत पूर्ण होऊ शकली नाहीत, परिणामी भारत सरकारने निधी देणे थांबविले असे गंभीर आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

विभागाने या प्रकरणी पुर्नविधीग्राह्यतेचे प्रस्ताव मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाकडे पाठविले, परंतु केंद्रीय मार्ग निधी नियम,२००७ मध्ये प्रकल्पांच्या पुर्नविधीग्राह्यतेची तरतूद नाही याबाबत समितीने विचारणा केली असता जरी ही औपचारीक तरतूद नसली तरी राज्याच्या प्रस्तावांचा विचार करून केंद्र शासनाने या सर्व कामांसाठी आवश्यक निधी उपलब्ध करून दिल्यामुळे अप्रत्यक्षपणे राज्य शासनाचा प्रस्ताव मान्य केला असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस सांगितले.

शिफारस :

३.२० कामांची मंजुरी रद्द होणे व विनिर्दीष्ट कालावधीत कामे पूर्ण न होणे यासंदर्भात सदरहू परिच्छेदामध्ये महालेखाकारांनी नोंदविलेले आक्षेप अतिशय गंभीर असून शासनाच्या एकंदरीत कार्यपद्धतीवर शंका व प्रश्न उपस्थित करणारे आहेत. केंद्रीय मार्ग निधी नियम,२००७ अंतर्गत मंजूर झालेली कामे प्रशासकीय मान्यता मिळालेल्या तारखेपासून चार महिन्यांच्या आत निष्पादनासाठी देणे व २४ महिन्यांच्या आत ती पूर्ण करणे बंधनकारक असताना विभागाने त्याचे पालन केले नाही. केंद्र शासनाद्वारे प्राप्त निधीचा उपयोग करणेसाठी केंद्राने विहित केलेल्या अटीशर्तीचे पालन करणे विभागावर बंधनकारकच आहे. परंतु विभागाने त्याची पूर्तता मुदतीत केली नाही. केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गत दि. ३१ मार्च २०१३ पर्यंत एकूण ७१३ कामे मंजूर झाली होती. त्यापैकी २ कामे वगळण्यात आली आहेत. ७०९ कामे पूर्ण झाली आहेत. उर्वरित दोनपैकी १ काम मार्च,२०१८ पर्यंत व दुसरे काम डिसेंबर,२०१८ पर्यंत पूर्ण करण्यात येईल असे समितीस सांगण्यात आले. तसेच या ७११ कामांवर आतापर्यंत रु.२६३८.९७ कोटी एवढा निधी खर्च झालेला असून केंद्र शासनाकडून हा निधी प्राप्त झालेला आहे. तसेच जरी सन २००७ मध्ये केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गत प्रकल्पाच्या पुर्नविधीग्राह्यतेची औपचारीक तरतूद नसली तरी राज्याच्या प्रस्तावांचा विचार करून केंद्र शासनाने या सर्व कामांसाठी आवश्यक निधी उपलब्ध करून दिल्यामुळे अप्रत्यक्षपणे राज्य शासनाचा प्रस्ताव मान्य केला आहे असेही समितीसमोर सांगण्यात आले. सदरहू पुर्नविधीग्राह्यतेचा प्रस्ताव केंद्र शासनाकडे पाठवून त्यास मंजुरी घेऊन राज्य शासनाने हा निधी केंद्र शासनाकडून प्राप्त करून घेतला असले तरीही याप्रकरणी झालेले उल्लंघन नियमित होऊ शकत नाही. केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ मध्ये प्रकल्पाच्या पुर्नविधीग्राह्यतेची औपचारीक तरतूद नसतानाही राज्य शासनाच्या या प्रस्तावांचा केंद्राने अतिशय सकारात्मक विचार करून निधी उपलब्ध करून दिला व हा अपवाद सदरहू परिच्छेदापुरता मर्यादीत असला तरीही कोणत्याही परिस्थितीत नियमांचे व विहित अटी शर्तीचे विभागाने पालन करणे अभिप्रेत व आवश्यक असून भविष्यात विभागाने याची विनाविलंब अंमलबजावणी करावी व अशा आक्षेपांची पुनरावृत्ती टाळावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र. २.१.८.३ "कामांची खोटी माहिती पाठविणे"

अभिप्राय :

३.२१ तीन प्रकरणांमध्ये महाराष्ट्र शासनाने केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गत कामांच्या स्थितीबाबत भारत सरकारला खोटी माहिती पाठवली. विभागाने राज्याच्या निधीमधून मंजूर झालेल्या रु.३.२४ कोटी मूल्याचे परभणी जिल्ह्यातील सिरसी गावात गोदावरी नदीवर पूल बांधणे हे काम गावांना जोडण्याची तजवीज करण्याकरिता निष्पादनाकरिता (सप्टेंबर, १९९८) दिले. राज्याच्या निधी टंचाई मुळे सुरू असलेले पुलाचे काम व त्याच्या पोचमार्गाचे काम महाराष्ट्र शासनाने केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गत प्रस्तावित केले व भारत सरकारने यासाठी रु. ४.०५ कोटी मंजूर केले. (फेब्रुवारी २००४). त्याअनुषंगाने पुलासाठी पोच रस्ता बांधण्याचे काम रु.७३.७९ लक्ष किंमतीवर बहाल केले (नोव्हेंबर, २००५).

परंतु पूलाच्या कामाच्या मंदगतीमुळे (केंद्रीय मार्ग निधी खाली समाविष्ट केल्यानंतरही) रु. २.३७ कोटी खर्च झाल्यानंतर ते कंत्राट काढून घेण्यात आले. पूलाचे काम अपूर्ण राहिल्याने पोच रस्त्याच्या बांधकामावर परिणाम झाला आणि त्यामुळे पोच रस्त्याच्या कामाचे कंत्राट सुद्धा, रु. २५.३० लक्ष खर्च झाल्यावर काढून घेण्यात आले. कंत्राट काढून घेतेवेळी उर्वरित कामाचे मूल्य रु. १.३६ कोटी होते व त्याचे सुधारित मूल्य रु. ६.५६ कोटी करण्यात आले (ऑगस्ट, २०११). उर्वरित कामांचे (पूल व पोच मार्ग) संमिश्र कंत्राट, राज्य निधी मधून रु. ८.२३ कोटींना १८ महिन्यात काम पूर्ण करण्यासाठी, पुनः देण्यात आले (फेब्रुवारी, २०१३). जुलै, २०१३ पर्यंत कामावर रु. ५९ लक्ष खर्च झाला. असे असताना जानेवारी, २०११ मध्ये महाराष्ट्र शासनाने भारत सरकारला रु. २.७१ कोटी खर्चात काम संतोषजनक पूर्ण झाल्याचे कळविले. पूर्णता अहवालाला जोडलेल्या छायाचित्राने देखील पूल व त्याचे पोच मार्ग पूर्ण झाल्याची समजूत होते. तथापि, ना पूल ना त्याचा पोचमार्ग पूर्ण झाला होता. अशाप्रकारे महाराष्ट्र शासनाने भारत सरकारला जानेवारी, २०११ मध्ये दिशाभूल करणारा अहवाल पाठविला. शिवाय काम प्रारंभाच्या १५ वर्षानंतरही प्रकल्प पूर्ण होऊ शकला नाही. फेब्रुवारी, २०१३ मध्ये पुन्हा काम देण्याचे वेळी आधीच रु. ६.८७ कोटींची खर्चात वाढ झाली होती व गावांना रस्त्याने जोडणे हे उद्दिष्ट सुद्धा साध्य झाले नाही.

त्याचप्रमाणे महाराष्ट्र शासनाने नरखेड तालुक्यातील जामगाव-खडीपवनी मार्गावर वर्धा नदीवर मोठा पूल बांधण्याचे काम केंद्रीय मार्ग निधीमध्ये समाविष्ट करण्याचा प्रस्ताव भारत सरकारला सादर (मे, २००८) केला. कामाच्या व्याप्तीत पूल आणि त्याचे पोचमार्ग यांचा समावेश

होता. भारत सरकारने ते काम केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गत रु.३.७५ कोटींना मंजूर (ऑगस्ट, २००८) केले. विभागाने हे काम रु. ३.४५ कोटी एवढ्या किंमतीत ऑगस्ट, २०१० पर्यंत पूर्ण करण्याकरिता दिले होते (फेब्रुवारी, २००९). महाराष्ट्र शासनाने या कामाचा प्रकल्प पूर्णता अहवाल (PCR) भारत सरकारला सादर केला (जून, २०११). तथापि, पोचमार्गाचे काम घेण्यात आले नव्हते. विभागाने पोचरस्त्याचे बांधकाम रु. ३९.१६ लक्ष करीता मंजूर (जुलै, २०१२) केले. मे, २०१३ पर्यंत काम पूर्ण झाले नव्हते कारण रु. ४.३३ लक्ष रक्कमेच्या कामाच्या व्याप्तीनुसार निष्पादन करावयाचे राहिले होते. अशाप्रकारे पूलाकरिता पोचमार्ग पूर्ण झालेले नव्हते आणि दगडमाती इत्यादीचा ढिगारा कामाच्या जागीच पडलेला होता. याप्रकारे महाराष्ट्र शासनाद्वारे जून, २०११ मध्ये भारत सरकारला सादर केलेला प्रकल्प पूर्णता अहवाल खोटे प्रतिवृत्त देणे दर्शविते.

त्याचप्रमाणे महाराष्ट्र शासनाने आपेगांव-कुरनपिंपरी-महारटाकळी-चाकलांबा-शिंगरवाडी मार्गाच्या (एसएच-१५५) १/२०० ते २३/४०० कि.मी. चे सुधारणेचे काम केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गत प्रस्तावित केले (मे, २००८). कामाच्या व्याप्तीत एकूण २२.२० कि.मी. लांबी पैकी ८.५ कि.मी. लांबीत बळकटीकरण करणे समाविष्ट होते. डांबरीकरण रस्त्याच्या पूर्ण २२.२० कि.मी. लांबीत करावयाचे होते. वाहन-मार्गाची रूंदी ३.७० मीटर होती. जरी शिंगारवाडी गावापर्यंत रस्ता चालू राहण्यासाठी चेनेज १५/४०० कि.मी. मध्ये एक पूल अत्यावश्यक होता तरीही भारत सरकारला प्रस्ताव सादर करतांना तोच वगळण्यात आला.

भारत सरकारने बळकटीकरण व डांबरीकरणासाठी रु. ३.०० कोटी मंजूर केले (ऑगस्ट, २००९). सार्वजनिक बांधकाम विभाग, बीड ने मे, २०११ मध्ये काम प्रदान केले ते मे, २०१२ पर्यंत पूर्ण करावयाचे होते. संपूर्ण २२.२० कि.मी. मार्गाचे डांबरीकरण कामात अंतर्भूत होते तरी सविस्तर अंदाजपत्रकात ते समाविष्ट करण्यात आले नाही व कार्यादेश निर्गमित करण्यात आला. कार्यादेशामध्ये अंतर्भुत चेनेज ४/०० ते ८/३०० (४.३० कि.मी.) ऐवजी मोजणी पुस्तकामध्ये डांबरीकरणाचे चेनेज ४/०० ते ७/७२० (३.७२० कि.मी.) मध्ये केले गेले असे दर्शविले होते. कंत्राटदाराने बळकटीकरणाचे काम रु.३.१५ कोटी किंमतीत पूर्ण केले (मे, २०१२). महाराष्ट्र शासनाने भारत सरकारला (मार्च, २०१३ च्या मासिक प्रगति अहवालाद्वारे) संपूर्ण रस्ता लांबी २२.२० कि.मी. चे काम पूर्ण झाले असे कळविले (एप्रिल, २०१३) परंतु भारत सरकारला प्रकल्प पूर्णता अहवाल सादर करण्यात आला नाही (जुलै, २०१३). शिवाय चेनेज १५/४०० कि.मी. येथील पूलाचे बांधकाम दुसऱ्या कंत्राटदाराला राज्य निधीतून रु. ६९.६८ लक्ष किंमतीत ऑगस्ट, २०१० पर्यंत पूर्ण करण्याकरिता प्रदान केले (ऑगस्ट, २००९). परंतु चेनेज ७/७२० कि.मी. ते १२/५०० कि.मी. मध्ये डांबरीकरण व बळकटीकरणाचे काम झाले असले तरीही रस्ता मोटार वाहतुकीस योग्य नव्हता. पूलाचे काम सुद्धा अपूर्ण होते. याप्रकारे भारत सरकारला रस्ता सुधारणेचा प्रस्ताव पाठविताना पूलाचे बांधकाम समाविष्ट न केल्यामुळे रस्त्याच्या व पूलाच्या कामावर झालेला रु. ३.५२ कोटींचा खर्च निष्फळ ठरला असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

उपरोक्त प्रकरणी विभागाने त्यांचे लेखी ज्ञापनात विस्तृत खुलासा केलेला आहे. केंद्र शासनाला सादर केलेल्या प्रकल्पाच्या सद्यःस्थितीबाबतची माहिती असत्य व दिशाभूल करणारी देण्यात आली. याबाबत समितीने विचारणा केली असता परभणी जिल्ह्यातील सीरसी गावात गोदवरी नदीतील हा तिरपा पूल होता, अर्धवर्क पूर्ण करून खडीकरणाचे काम करून घेऊन काम पूर्ण करण्यात आले व रु. ३.४४ कोटी मध्ये खडीकरणाच्या अप्रोचसह काम पूर्ण झाले होते. यात डांबरीकरणाचा समावेश नव्हता. सी.आर.एफ मध्ये खडीकरण व मातीकाम पूर्ण करणे अपेक्षित होते व या रस्त्याचे काम पूर्ण होऊन वाहतूक सुरू करण्यात आली असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर केला.

नरखेड तालुक्यातील जामगाव-थडीपवनी रस्त्यावर वर्धा नदीवरील उंच बुडीत पुलासंदर्भात समितीस सांगण्यात आले की, प्रशासकीय मान्यतेनुसार या कामाच्या वावामध्ये पुलाचे बांधकाम, पोचमार्गाचे बांधकाम, भूसंपादन या बाबी समाविष्ट होत्या. तसेच पुलाच्या RTL पेक्षा नदीचे काठ उंच असल्याने पोचमार्गाचे बांधकाम (only excavatin of roadways) फक्त level करण्यासाठी समाविष्ट होते. त्यानुसार खोदकामातील वापरण्यायोग्य साहित्य वापरुन पोचमार्ग तयार करून वाहतूक पुलावरुन सोडण्यात आली व काम पूर्ण करण्यात आले. पोचमार्गाचे खडीकरण मूळ कामाच्या वावात समाविष्ट नव्हते. त्यामुळे रु.३९,१६,४७०/- रकमेच्या अतिरिक्त कामास मंजुरी देण्यात आली आणि खडीकरण व डांबरीकरणाचे काम पूर्ण करण्यात आले असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस सांगितले.

आपेगांव-कुरणपिंपरी-महारटाकळी-चाकलंबा-शिगरवाडी मार्गाच्या सुधारणांच्या कामाबाबत समितीने विचारणा केली असता आपेगाव-कुरणपिंपरी-महारटाकळी-चाकलंबा-शिगरवाडी रस्ता राष्ट्रीय मार्ग-१५५ किमी १/२०० ते २३/४०० ही लांबी २२.२० किमी आहे. वरीलप्रमाणे एकूण लांबीपैकी मंजूर रकमेच्या अधीन राहून व मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम प्रादेशिक विभाग, औरंगाबाद यांनी प्रत्यक्ष पाहणी करून साखळी क्र.४/०० ते ७/२०० मधील एकूण ३.७२ किमी लांबीच्या रस्त्याची सुधारणा करण्याच्या कामास रु.२६६.८८ लक्ष रकमेस तांत्रिक मान्यता दिलेली आहे. त्यामुळे कार्यारंभ आदेशामध्ये दर्शविलेले साखळी क्र.४/०० ते ८/३०० एकूण ४.३० किमी हे चुकीचे आहेत. तसेच मोजमाप पुस्तिकेतील साखळी क्रमांक हे तांत्रिक मान्यता प्राप्त व्याप्तीमधील साखळी क्रमांकाप्रमाणे आहेत. प्रस्तावित रस्ता हा सुपिक काळ्या जमिनीतून जाणारा व 'गोदाकाठ'चा आहे. सदर रस्त्यावर ऊस व वाळू वाहतूक मोठ्या प्रमाणावर होते. त्यामुळेच या प्रस्तावित रस्त्याच्या मजबुतीकरणासाठी कठीण मुरुमाच्या भरावासह दाणेदार सब-बेसची तरतूद करण्यात आली होती. यानंतर २२.५० सेमी जाडीचे खडीकरण करण्यात आलेले आहे व ७.५० सेमीचे बीबीएम करून कारपेट सिलकोटचे काम करण्यात आले होते. मंजूर अंदाजपत्रक व निविदेनुसार काम पूर्ण करण्यात आले. त्यामुळे

काम पूर्ण झाल्याचे कळविण्यात आले होते. याच रस्त्यावरील साखळी क्र.१५/४०० मधील पुलाचे काम अन्य योजनेतून मंजूर होते व ते पूर्ण करण्यात आले आहे. सदरील काम मंजूर व्याप्तीप्रमाणे मातीकाम भरावाची उंची वाढविणे, मातीकामावर जीएसबीचा लेयर देऊन ६० मीमी, ४० मीमी खडीकरण करून डांबरीकरण करण्यात आलेले आहे. या कामावर रु.३१५.२२ लक्ष इतका एकूण खर्च झालेला आहे. यावर समितीने आक्षेप नोंदवित हे काम मंजूर करताना त्याची लांबी मंजूर करण्यात आली त्यावेळेस त्याच कामामध्ये पूल देखील समाविष्ट करावयास हवा होता. परंतु तसे न करता पुलाचे काम दुसऱ्या योजनेतून पूर्ण केल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले. या कामाचे कार्यारंभ आदेश सन २०११ मध्ये प्रदान करण्यात आले, रस्ता सन २०१३ मध्ये पूर्ण झाला व पुल सन २०१५ मध्ये पूर्ण करण्यात आला. वास्तविकतः पुलाशिवाय रस्त्याची कोणतीही उपयोगिता नव्हती. पूल नसताना रस्त्याचे काम करण्यामुळे निधी वाया गेला व रस्ता देखील विहित वेळेत वापरता आला नाही व यावरुन वाहतूक सुरू करता आली नाही ही अतिशय गंभीर बाब आहे.

शिफारस :

३.२२ "कामाची खोटी माहिती पाठविणे" या शिर्षकांतर्गत सदरहु परिच्छेदात महालेखाकारांनी गंभीर आक्षेप नोंदविलेले आहेत. केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गत करण्यात येणाऱ्या कामांच्या स्थितीबाबतची वस्तुनिष्ठ व वास्तविक माहिती राज्य शासनाने केंद्र शासनास कळविणे आवश्यक व बंधनकारक आहे. परंतु राज्य शासनाद्वारे भारत सरकारला कळविण्यात आलेल्या कामांची स्थिती वास्तविक नव्हती. त्यासाठी महालेखाकारांनी नमुन्यादाखल तपासणी केलेल्या परभणी, नागपूर व बीड जिल्ह्यातील रस्त्यांसंदर्भातील घेतलेले आक्षेप महालेखाकारांनी विस्तृतरित्या नमूद केले आहे. या तिन्ही रस्त्यांची कामे पूर्ण झाली असून त्यावर वाहतूक आता सुरू झाली असली तरीही सदरहू परिच्छेदात शासनाच्या कार्यपद्धतीबाबत महालेखाकारांनी नोंदविलेल्या आक्षेपांचे गांभीर्य विभागाला नाकारता येणार नाही. या सर्व बाबींची विस्तृत छाननी समितीने केली असता केंद्र शासनाकडून राज्यांना प्राप्त होणारा मोठ्या प्रमाणातील? निधी, त्याअंतर्गत घ्यावयाची कामे, त्यासाठी केंद्र शासनाने विहित केलेल्या अटी शर्तींची पूर्तता करणे, कामांचे नियोजन, कामांची गुणवत्ता व दर्जा, कामे पूर्ण करण्याचा कालावधी या सर्वच बाबीसंदर्भात राज्य शासनाच्या स्तरावरुन नियोजन कमकुवत असल्याचे स्पष्टपणे दिसून येते.

अनेकदा विभागाकडून अपुरे प्रस्ताव पाठविले जातात, कामांचा वाव ठरविताना कामांचे नियोजन एकत्रितरित्या न करता अतिशय कमकुवतरित्या करण्यात येते. त्यामुळे अशाप्रकारे तुकड्यांमध्ये केलेल्या कामाच्या पूर्णत्वाचे समांतर नियोजन करणे कठीण होऊन जाते. परिणामी प्रथम पूर्ण केलेल्या कामांची उपयोगिता रहात नाही व नेमके तेच या ठिकाणी घडले. शासनाने या कामांच्या धोरणामध्ये निश्चित बदल करण्याची आवश्यकता आहे. सन १९९८ मध्ये पुलाला मान्यता देणे व सन २०१७ मध्ये तो पूर्ण करणे यातच विभागांतर्गत नियोजनाचा अभाव दिसून येतो. काम कधी सुरू करायचे व ते कधी पूर्ण करायचे यावर विभागाचे कोणतेही नियोजन व नियंत्रण दिसून येत नाही. परिणामी कामे सुरू झाल्यानंतर ती वर्षानुवर्षे सुरूच राहतात व ती कामे वेळेत पूर्ण करण्याची बाब विभाग गांभीर्याने घेत नाही. या सर्व आक्षेपांची विभागाने गांभीर्याने दखल घ्यावी. विहित अटी शर्तींचे विभागाने भविष्यात पालन करावे व त्यांचे उल्लंघन टाळावे व या कामांसंदर्भात निश्चित धोरण शासनाने ठरवावे व त्याची अंमलबजावणी विभागाने तंतोतंत करावी तसेच विभागाने गत दोन वर्षात सदरहू कार्यपद्धतीमध्ये आमुलाग्र बदल केलेला असून आता रस्त्याची लांबी सलग १० कि.मी. घेतली जाते असे सांगण्यात आले. पूर्वी काम घेण्याची वेगळी पद्धत होती. सदरहू धोरणात्मक बदलामुळे खर्च थोडा वाढेल मात्र हा खर्च योग्यप्रकारे वापरता येईल. केंद्र शासनाला कळविण्यात येणारी कामांची स्थिती ही वास्तविक व वस्तुस्थितीदर्शक असावी व त्याची विभागाने गांभीर्याने खात्री करावी व भविष्यात अशा आक्षेपांची पुनरावृत्ती टाळावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र. २.१.८.४ "कामांची चुकीची निवड"

अभिप्राय :

३.२३ केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ मध्ये ज्या रस्त्यांवर गेल्या तीन वर्षांत सुधारणा कामे केली गेली असतील तेथील कामे केंद्रीय निधी अंतर्गत प्रस्तावित करण्यात येऊ नये असे विनिर्दिष्ट आहे. तरीही सार्वजनिक बांधकाम विभाग, भंडारा ने चेनेज १०४/०० कि.मी. ते १३०/०० कि.मी. आणि १३५/०० कि.मी. ते १४२/२०० कि.मी. मध्ये रामटेक-खापा-तुमसर मार्गाच्या सुधारणेचे काम प्रस्तावित (नोव्हेंबर, २०१०) केले होते. भारत सरकारने ते काम केंद्रीय मार्ग निधी खाली मंजूर केले व त्याच्या निष्पादनाकरिता रु.२२.५५ कोटी मूल्याच्या कंत्राटाने मे, २०१३ पर्यंत पूर्ण करण्याकरिता दिले गेले. परंतु २.८ कि.मी. (५.५० मीटर वाहनमार्ग) रस्ता लांबी वर सुधारणा व डांबरीकरणाचे नुतनीकरण आधीच २००९-१० दरम्यान रु.२२.३७ लक्ष खर्च करून करण्यात आले होते. याप्रकारे आधीच ज्या रस्ता लांबीवर सुधारणा कामे निष्पादित केली गेली होती. त्या रस्त्यांची निवड ही केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ मधील तरतुदीच्या विरूद्ध होती असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

यासंदर्भात समितीने विचारणा केली असता विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले की, सदर रस्ता देखभाल व दुरुस्ती म्हणून सन २००९-१० मध्ये केवळ ५.५० मीटर रुंदीचे वाहनमार्गाच्या नुतनीकरणाचे काम करण्यात आले होते. देखभाल दुरुस्तीअंतर्गत करण्यात आलेले ५.५० मीटर रुंदीचे डांबरी पृष्टभाग नुतनीकरणाचे काम हे केवळ दुरुस्ती स्वरुपाचे होते. परंतु सन २०११ मध्ये प्रस्तावित केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गतचे काम हे प्रामुख्याने नमूद लांबीतील रस्त्याच्या ५.५० मीटर ते ७.०० मीटरपर्यंत रुंदीकरणाचे होते. तद्‌नंतर तीन वर्षानंतर केंद्रीय मार्ग निधीचे मंजूर कामात या संपूर्ण लांबीच्या रस्त्याचे रुंदीकरण व मजबूतीकरणाचे काम करण्यात आले. केवळ दोन्ही रस्त्याचे नावात (सुधारणा) असे नमूद असल्याने कामाचा वाव सारखा असल्याचे समजून हे आक्षेप नोंदविण्यात आले. परंतु दोन्ही कामांचा वाव भिन्न असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले.

शिफारस :

३.२४ केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ मध्ये ज्या रस्त्यांवर गेल्या तीन वर्षात सुधारणा कामे केली गेली असतील तेथील कामे केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गत प्रस्तावित करण्यात येऊ नये असे स्पष्टपणे नमूद असताना विभागाने भंडारा येथील रस्त्याच्या कामात आधीच ज्या रस्ता लांबीवर सुधारणा निष्पादीत केली गेली त्याच रस्त्यांची केलेली निवड ही केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ मधील तरतूदींच्या विरुद्ध होती. २.८ कि.मी. (५.५० मीटर वाहनमार्ग) रस्ता लांबी वर सुधारणा व डांबरीकरणाचे नुतनीकरण आधीच २००९-१० दरम्यान रु.२२.३७ लक्ष खर्च करून करण्यात आले होते. याप्रकारे आधीच ज्या रस्ता लांबीवर सुधारणा कामे निष्पादित केल्या गेली होती. त्या रस्त्यांची निवड ही केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ अंतर्गत घेणे अभिप्रेत व आवश्यक नव्हते. तरीही विभागाने याकडे दुर्लक्ष केले. विभागाने या प्रकरणी समितीसमोर सादर केलेला खुलासा हा समाधानकारक नसून समिती तो मान्य करीत नाही. या रस्त्यावरील कामाची पुनरावृत्ती झालेली असून निधीचा अपव्यय झाल्याचे समितीचे मत असल्यामुळे विभागाच्या अधिकाऱ्यांना या प्रकरणात कोणतेही संरक्षण देण्याचे कारण नाही व या संपूर्ण प्रकरणाची चौकशी करून समितीसमोर या संबंधीची माहिती सादर करण्याबाबत विभागीय सचिवांनी समितीस आश्वासित केले. वास्तविक महालेखाकारांनी हे आक्षेप नोंदवून जवळजवळ ५ वर्षांचा कालावधी लोटला असतानाही विभागीय प्रतिनिधींनी यासंबंधी सखोल चौकशी करून दोषी अधिकाऱ्यांवर कारवाई करूनच समितीसमोर येणे अभिप्रेत व आवश्यक होते. परंतु केवळ आता साक्ष लागल्यामुळे समितीसमोर आता कारवाईबाबत आश्वासित करणे ही बाब निश्चितच योग्य व समर्थनीय नाही. केवळ समितीने सदरहू विषय साक्षीला घेतल्यामुळे विभागाने या प्रकरणी लक्ष घातले आहे ही बाब देखील गंभीर आहे. अतः या संपूर्ण प्रकरणाची तात्काळ चौकशी करून संबंधित दोषी अधिकाऱ्यांविरुद्ध कारवाई करून केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र.२.१.८.५ सदरहू परिच्छेद लोकलेखा समितीसमोर प्रलंबित असून यासंदर्भातील अहवाल स्वतंत्ररित्या भाग-२ द्वारे पुढील अधिवेशनात सभागृहास सादर करण्यात येईल.

परिच्छेद क्र. २.१.८.६ "कामांचे निकृष्ट निष्पादन"

अभिप्राय :

३.२५ भारतीय मार्ग काँग्रेस ३७/२००१ (आय.आर.सी.) प्रमाणे बिटुमिनस मेकॅडमच्या पृष्ठभागाला हानिपासून रोखण्यासाठी जास्तीत जास्त ४८ तासांच्या आत पुढच्या फरसबंदी (Pavement) थराने किंवा वेअरिंग (Wearing) थराने आच्छादिले पाहिजे. विभागाने नांदेड येथे अर्धापूर शहराला वळण रस्ता बांधण्याचे काम रु.१९.३५ कोटी किंमतीत दिले (डिसेंबर, २०११). मार्च, २०१३ मध्ये रु.२.४४ कोटी खर्चाने बिटुमिनस मेकॅडम टाकण्यात आला परंतु जून, २०१३ पर्यंत तो फरसबंदी थराने आच्छादल्या गेला नाही. भारतीय मार्ग काँग्रेस चे विनिर्देश पाळले गेले नाहीत त्यामुळे बिटुमिनस मेकॅडम पृष्ठभागाला हानि पोचण्याची शक्यता नाकारता येत नाही.

त्याचप्रमाणे भारत सरकारने केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत एका कामासाठी रूपये तीन कोटी मंजूर केले (ऑगस्ट, २००८) मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम क्षेत्र, औरंगाबाद यांनी कामासाठी रु.२.६७ कोटींची तांत्रिक मंजुरी दिली (नोव्हेंबर, २००९). हा मार्ग काळ्या मातीच्या सुपीक जमिनीतून जात होता आणि पाणी साचण्याने तो अतिशय हानि प्रवण होता. जड वाहतुकीच्या वापरासाठी रस्त्याचे मजबुतीकरण करण्यासाठी, अस्तित्वातील पृष्ठभाग खोदणे आणि तो दाणेदार सब-बेस (Granular sub-base) व कठीण मुरूम यांनी भरणे, यांचा कामाच्या व्याप्तीत समावेश होता. दाणेदार सब-बेस व कठीण मुरूम यांच्या भरावाची परिमाणे प्राक्कलनात रस्त्याच्या कवचाची आवश्यक ती जोडी ठेवण्याच्या दृष्टीने स्वतंत्रपणे काढली होती. कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, बीड यांनी वरील काम रु.३.१० कोटी या कंत्राटी मूल्याने दिले, जे २०१२ मध्ये रु.३.३५ कोटी खर्च होऊन पूर्ण झाले. परंतु ७२२४ घ.मी. दाणेदार सब-बेस आणि ४५,०८५.७५ घ.मी.कठीण मुरूम या अंदाजित भरावासह अस्तित्वातील फरसबंदी (Pavement) खोदकामाची तरतूद ३१.८२ घनमीटर होती. याविरूद्ध कंत्राटदाराने २७५.२८ घ.मी. खोदकाम केले आणि ५,६३८,८२ घ.मी. दाणेदार सब-बेस व ३८,३४५ घ.मी. कठीण मुरूम यांनी भराव केले.

कंत्राटात विनिर्दिष्ट असलेल्या खोदकामाच्या परिमाणापेक्षा २४३.४६ घ.मी. जास्त खोदकाम कंत्राटदाराने केल्यामुळे हे जास्तीचे खोदकाम भरून काढण्यासाठी दाणेदार सब-बेस आणि कठीण मुरूम यांचा भराव करण्याचे परिमाण जास्तीचे असणे आवश्यक होते. तथापि, दाणेदार सब-बेस व कठीण मुरूम यांचा भराव करण्यातील तूट, रस्त्यासाठी आवश्यक असणारी कवचाची जाडी साध्य न झाल्याचे दर्शविते.

दाणेदार सब-बेस व कठीण मुरूम यांच्या भरावातील तुटीमुळे रस्त्याच्या दोन्ही बाजूचे वाहन मार्ग व बाजूचे शोल्डर्स यांची हानि झाली होती. त्याचप्रमाणे पाण्याने रस्त्याची होणारी हानि टाळण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाने जेव्हा जेव्हा काळी माती असलेल्या भागातून रस्ता जातो त्या रस्त्यावर कठीण मुरूम आवरणाचे काम निष्पादित करतांना विविध चाचण्या व्हावयास हव्यात असे विहित केले (नोव्हेंबर १९९७). तरीही अकलूज येथे दोन रस्त्यांची कामे केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत दिल्या गेली (नोव्हेंबर, २०११), दोन्ही रस्ते अशा भागातून जात होते जिथे सुपीक काळी माती होती. दोन्ही कामांच्या व्याप्ति मध्ये मऊ आणि कठिण मुरूम रस्त्यावर पसरणे हे अंतर्भूत होते. एकूण ४९,३४७,६१ घन मी. मऊ आणि परिमाणाचा पुरवठा वापर करण्यात आला, ज्याकरिता रु.८८.८४ लक्ष खर्च करण्यात आला. तथापि, विहित चाचण्यांपैकी एकही चाचणी केल्यासंबंधीचा अहवाल लेखापरिक्षणाकरिता दिल्या गेलेल्या अभिलेख्यांत नव्हता त्यामुळे लेखापरीक्षेस, कार्यान्वित कामाच्या गुणवत्तेची खातरजमा करता आली नाही.

समितीने या प्रकरणी विस्तृत छाननी केली असता कंत्राटदाराने सिलकोट केले ही माहिती रेकॉर्डवर कोठेही आढळून आली नाही असे आक्षेप महालेखाकारांनी घेतले असता या अतिरिक्त बाबी नसल्यामुळे व हा खर्च कंत्राटदारानेच केलेला असल्यामुळे त्याची वेगळी नोंद ठेवण्याची आवश्यकता नाही असे विभागाने सांगितले.अर्धापूर वळण रस्ता बिटूमिनस मॅकॅडमचे काम क्षतीग्रस्त होऊ नये म्हणून त्यावर सिलकोटचे काम (Sealcoat) कंत्राटदाराच्या स्वःखर्चाने करून घेण्यात आले होते. कंत्राट अटी शर्तीच्या व्यतिरिक्त जर हा खर्च करावयाचा झाला असता तर त्याची वेगळी नोंद करण्यात आली असती. परंतु कंत्राटाच्या अटी शर्तीमध्येच या बाबींचा समावेश असल्यामुळे व कंत्राटदाराच्या स्वःखर्चानेच हे काम करण्यात आल्यामुळे त्याची वेगळी नोंद एम.बी.रेकॉर्डमध्ये ठेवण्याची आवश्यकता नसते व त्यामुळे ती ठेवण्यात आली नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीला सांगितले.

तसेच कंत्राटात विनिर्दीष्ट असलेल्या खोदकामाच्या परिमाणापेक्षा जास्त खोदकाम कंत्राटदाराने केल्यामुळे रस्त्यासाठी आवश्यक असणारी कवचाची जाडी साध्य न होणे, तसेच लेखापरिक्षणाची संबंधित विभागाबरोबर संयुक्त पडताळणी करण्यात आली असता दाणेदार सबबेस व कठीण मुरुम यांच्या भरावातील तुटीमुळे रस्त्याच्या दोन्ही बाजूंचे वाहनमार्ग व बाजूचे शोल्डरस् यांची हानी झाल्याचे निदर्शनास आले. याबाबत समितीसमोर सांगण्यात आले की, रस्त्याच्या काळ्या मातीच्या भागामध्ये क्रॅकींग कुठपर्यंत झाले हे तपासण्यासाठी काही ठिकाणी खोदाई जास्त करणे आवश्यक असते. त्याअनुषंगाने कठीण मुरुम व ग्रॅन्युलर सबबेस या दोन्ही थरांची जाडी आवश्यकतेनुसार योग्यच असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. तरीही या संदर्भात दक्षता व गुणवत्ता नियंत्रण विभाग यांच्याकडून पुन्हा तपासणी करून यासंदर्भातील अहवाल समितीस देण्याबाबत विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस आश्वासित केले. त्याप्रमाणे सविस्तर चौकशी केली असता महालेखापालांच्या आक्षेपाप्रमाणे वस्तुस्थिती नसल्याचे विभागाने समितीस सांगितले.

त्याचप्रमाणे अकलुज येथील दोन रस्त्यांच्या कामाबाबत ज्या २८ तपासण्या करणे आवश्यक होते त्यापैकी एकच तपासणी अहवाल घेऊन देयक अदा करण्यात आले. याबाबत समितीने विचारणा केली असता नंतर २८ तपासण्या करून घेण्यात आलेल्या आहेत. अशाप्रकारे रस्त्यासाठी आवश्यक असणारे कवचाची जाडी साध्य करण्यात येऊनच रस्त्याचे काम पूर्ण करण्यात आलेले आहे. रस्त्याच्या तुटलेल्या कडा ठेकेदाराने स्वःखर्चाने दुरुस्त करून दिलेल्या आहेत. निविदा शर्तीनुसार कामावरील साहित्याचे चाचणी निष्कर्ष घेण्यात आलेले असून सध्या रस्ता सुस्थितीत असून वाहतूक सुरळीत सुरू आहे. सदर कामांच्या मृद व कठीण मुरुमांच्या विहित चाचण्या घेण्यात आल्या असून काम गुणवत्तापूर्वक झाले असल्याची खातरजमा करण्यात आल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले.

शिफारस :

३.२६ महालेखाकारांनी सदरहू परिच्छेदात कामाचे निकृष्ट निष्पादन याबाबत आक्षेप नोंदविलेले असून विभागाने त्याचे सविस्तर स्पष्टीकरण देखील समितीसमोर सादर केले. समितीने या सर्व बाबींची संपूर्ण छाननी व तपासणी केली असता कंत्राटदारांकडून करण्यात येणाऱ्या कामांवर विभागाच्या संनियंत्रणाचा असलेला अभाव तसेच कंत्राट अटी शर्तीचे योग्यरित्या पालन होते किंवा कसे हे पाहण्याची मूलतः जबाबदारी ही विभागाच्या अधिकारी/कर्मचाऱ्यांची असताना एकदा कंत्राटदारास काम दिले म्हणजे आपली जबाबदारी संपली अशी भूमिका विभागाच्या अधिकाऱ्यांची असते आणि त्यामुळेच कंत्राटदार ही कामे स्वतःच्या मर्जीप्रमाणे करतो, परिणामी या कामांमध्ये भविष्यात अनेक दोष व त्रुटी दिसून येतात. नियम व अटी शर्तीप्रमाणे कंत्राटदाराने विहित चाचण्या करून घेणे बंधनकारक असताना व त्याची पूर्तता झाली किंवा कसे हे पाहण्याची जबाबदारी विभागाच्या अधिकाऱ्यांची असताना याकडे विभागाचे निश्चितच दुर्लक्ष झालेले आहे. महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदविल्यानंतर या चाचण्या व तपासण्या विभागाने कंत्राटदाराकडून करून घेतल्या. विभागाची ही कार्यपद्धती निश्चितच योग्य व समर्थनीय नाही, समिती याबाबत तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे.

विभागाने कंत्राटातील अटी शर्तीच्या पूर्ततेवर संपूर्ण संनियंत्रण ठेवणे आवश्यक आहे. करारातील अटी शर्तीचे पालन करणे व कंत्राटदाराच्या कामावर देखरेख व संनियंत्रण ठेवण्याची जबाबदारी संपूर्णतः विभागाच्या अधिकाऱ्यांची असताना त्याकडे विभागाच्या अधिकाऱ्यांनी दुर्लक्ष केल्यामुळे महालेखाकारांनी हे आक्षेप अचूक नोंदविलेले आहेत. अतः सदरहू प्रकरणी आक्षेपाची गंभीर दखल घेऊन अटी शर्तीचे पालन न करणाऱ्या अधिकाऱ्यांवर विभागाने जबाबदारी निश्चित करून ३ महिन्यात कारवाई करावी. तसेच भविष्यात विशेष गुण नियंत्रण चाचण्या न चुकता करण्यात याव्यात. कुठलाही बिटुमिनस मेकॅडम पृष्ठभाग आच्छादनाविना ठेवण्यात येऊ नये. आच्छादनाचे काम त्यासाठी तांत्रिकदृष्ट्या विहित केलेल्या मर्यादित कालावधीतच करून घेण्यात यावे व हे काम झाल्यावर त्याची विहित नमुन्यात नोंद करून ठेवावी अशा मार्गदर्शक सूचना विभागाने क्षेत्रिय स्तरावर निर्गमित कराव्यात व भविष्यात अशा आक्षेपांची पुनरावृत्ती टाळावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र.२.१.८.७ "कामांच्या निष्पादनात नियमबाह्य खर्च"

अभिप्राय :

३.२७ कार्यान्वयन करणाऱ्या प्राधिकरणांनी रस्ता कामांचे निष्पादन करतांना शासकीय प्रमाणकांचे अनुपालन केले पाहिजे आणि भारतीय मार्ग कॉंग्रेसच्या विनिर्देशांची कंत्राटात योग्य ती तरतूद केली पाहिजे.परंतु केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ च्या नियम ५(३) अनुसार, केंद्रीय मार्ग निधी खालील रस्ता कामांचे प्रस्ताव, दोन ठिकाणांना जोडण्यासाठी आवश्यक अंतर जर १० कि.मी. पेक्षा कमी आहे अशी परिस्थिती सोडून इतर सर्व प्रकरणात सामान्यपणे कमीतकमी १० कि.मी. लांबीकरिता केले जावेत. परंतु भारत सरकारने एकूण १०९.३३ कि.मी. लांबीच्या नऊ रस्त्यांच्या कामाकरिता रु.५८.६५ कोटी मंजूर केले होते. तथापि, या नऊ रस्त्यांकरिता तयार केलेल्या प्राक्कलनांत प्रत्यक्ष समाविष्ट झालेली मार्गाची लांबी फक्त ७८.४८ कि.मी. होती. मंजूर किंमतीच्या मर्यादेत राहून काम पूर्ण करण्याकरिता कामाची व्याप्ति कमी करण्यात आली असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले. ते मान्य करता येणार नाही कारण रस्ता लांबीच्या फक्त काही भागावर संपूर्ण मंजूर राशि खर्च करूनकाम निष्पादित करण्यात आले जे असे दर्शविते की रस्त्याच्या कामाचे प्रस्ताव सुरूवातीपासूनच चुकीचे सादर केले होते.

त्याचप्रमाणे महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम नियम पुस्तिकेच्या परिच्छेद १३४ मध्ये नमूद केले आहे की मूळ प्रस्तावात कुठलेही विचलन करण्यासाठी सुधारित प्रशासकीय मान्यता घ्यावयास पाहिजे. तरीही पाच केंद्रीय मार्ग निधी कामांत (वार विभाग), कामाच्या मंजूर व्याप्तिच्या बाहेर रु.२.०४ कोटी खर्च केला गेला. तथापि, महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम पुस्तिकेच्या नियमानुसार या पाच ही कामांत सुधारित प्रशासकीय मान्यता प्राप्त गेल्या गेली नाही. याशिवाय, वित्त आयोग-XIII च्या सहा कामांत (तीन विभाग) कामांच्या मंजूर व्याप्तिच्याबाहेर असणाऱ्या निष्पादनावर रु.१.८८ कोटींचा खर्च केला गेला परंतु सुधारित प्रशासकीय मान्यता प्राप्त केली गेली नाही.

त्याचप्रमाणे महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम नियमपुस्तिकेच्या परिच्छेद २६१ अनुसार, एका विशिष्ट प्रकल्पात मंजूर प्राकलनातील कुठलीही अपेक्षित किंवा प्रत्यक्ष बचत, सक्षम प्राधिकाऱ्याच्या मंजुरी शिवाय, मूल प्रकल्पात पूर्वकल्पित कुठलेही अतिरिक्त काम करण्यासाठी वापरण्यात येऊ नये. तरीही महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम नियमपुस्तिकेतील तरतुदींच्या विरूद्ध मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम क्षेत्र, नागपूर यांनी २०११-१२ या वर्षात घेतलेल्या तेराव्या वित्त आयोगाच्या निधी मधून १६ रस्त्यांच्या कामांत रु.३.८५ कोटी झालेल्या उपार्जित बचतीतून प्राक्कलित मूल्य रु.४.४६ कोटी असलेल्या एका रस्त्याची अतिरिक्त २९.०२ कि.मी. लांबी निष्पादनाकरिता मंजूर केली (मार्च २०१२). उरलेल्या ०.६१ कोटीचा खर्च तेराव्या वित्त आयोग २०१२-१३ च्या निधितून करण्यात आला.

त्याचप्रमाणे महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम लेखा संहितेच्या परिच्छेद १०.२.२१ अनुसार कंत्राटदाराला कामाच्या जागी आणलेल्या साहित्याच्या प्रतिभूतिवर, अशा साहित्याच्या मूल्याच्या ७५ टक्के पेक्षा जास्त असणार नाही इतके अग्रिम (प्रतिभूम अग्रिम) दिल्या जाईल. शासनाची हानी होण्यास प्रतिबंध करण्यासाठी, प्रभारी अभियंत्याने साहित्याची खरेदी बीजके कंत्राटदारांकडून प्राप्त करावयास हवी आणि साहित्य कामाच्या जागी आणले गेले आहे याची सुद्धा खात्री करून घ्यावयास हवी.

सार्वजनिक बांधकाम विभाग, नांदेड ने बारड-मुखेड-मालकवठा मार्गाच्या कि.मी. ०/०० ते ८/०० यामध्ये सुधारणेचे काम केंद्रीय मार्ग निधी खाली रु.५.५६ कोटींना दिले (ऑगस्ट २००९). कंत्राटदाराला दिलेल्या रु.२.८१ कोटी प्रतिभूत अग्रिमामध्ये (मार्च २०१०) ४२० मे.टन बिटुमनच्या रु.१.०३ कोटी मुल्याचा समावेश होता. लेखापरीक्षा पडताळणीत असे आढळले की जरी कामावरील बिटुमनचा प्रत्यक्ष वापर फक्त २८८ मे.टन असला तरी बिटुमनच्या १३२ मे.टन इतक्या जादा परिमाणावर रु.३२.३७ लक्ष इतके प्रतिभूत अग्रिम कंत्राटदाराला प्रदान करण्यात आले. मे, २०१३ मध्ये कंत्राटदाराला अंतिम भूगतान प्रदान करण्यात आले. शिवाय कंत्राटदाराने सादर केलेली खरेदी बीजके डिसेंबर, २००८ ते जुलै, २००९ या कालावधीची म्हणजे कंत्राटदाराला काम देण्यापूर्वीच्या कालावधीची होती असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांच्या परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

शिफारस :

३.२८ सदरहू परिच्छेदात कामाची व्याप्ती कमी करणे, मंजूर व्याप्तीच्या मर्यादेबाहेर कामांचे निष्पादन करणे, बचतीमधून मार्गाच्या अतिरिक्त लांबीचे निष्पादन करणे व कंत्राटदाराला गैरवाजवी लाभ देणे इ. अनेक आक्षेप महालेखाकारांनी नोंदविलेले आहेत. कंत्राटदारास दिलेल्या कामाची व्याप्ती कमी करण्यामागील कारणमिमांसा समितीने विचारली असता सर्वसाधारणपणे ही कामे सी.आर.एफ.अंतर्गत मंजूर असतात. प्रस्तावित कामांना कधी-कधी एक ते दीड वर्षानंतर मंजुरी मिळते. त्यादरम्यानच्या काळात डी.एस.आर.मध्ये वाढ झाल्यास त्याच दरामध्ये प्रस्तावित रस्त्याची लांबी कमी करून मंजूर दरामध्ये तो रस्ता पूर्ण करण्याबाबत विभागामार्फत निर्णय घेण्यात येतो व त्यामुळेच सदरहू परिच्छेदामध्ये १०९.३३ कि.मी. लांबीच्या ९ रस्त्यांकरिता प्रत्यक्ष समाविष्ट झालेली मार्गाची लांबी फक्त ७८.४८ कि.मी. होती. यावर समितीने व महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदवित डी.एस.आर.मुळे जर रस्त्याच्या कामाच्या खर्चात वाढ होत असेल तर रस्त्याची लांबी कमी करण्याऐवजी अतिरिक्त निधीची तरतूद विभागाने राज्य शासनाकडून करून घेणे आवश्यक होते अशी भूमिका समितीने मांडली असता यापुढील कामे अंदाजपत्रकामध्ये मंजूर करून घेऊन ती करण्यात येतील असे समितीसमोर सांगण्यात आले. सदरहू प्रकरणी ही सर्व कामे केंद्र शासनाकडे सन २०१०-११ या वर्षी मंजुरीसाठी पाठविली होती. या कामाचा कार्यादेश सन २०११ मध्ये देण्यात आला व ती सन २०११-१२ व २०१२-१३ मध्ये करण्यात आली. या कामांमध्ये फक्त १ वर्षाचे अंतर असताना किंमतीतील तफावत मात्र जवळजवळ ३० टक्के दिसून येते. डी.एस.आर.मध्ये इतका फरक पडू शकत नाही याबाबत समितीने विचारणा केली असता त्या काळात डांबराच्या किंमतीमध्ये फार मोठ्या प्रमाणात वाढ झालेली असल्यामुळे ही तफावत दिसून येत असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. सन २००७ मध्ये **CRF** चे नियम करण्यात आले. त्यानुसार प्रशासकीय मान्यता किंमतीच्यावर जाता येत नाही. जेवढा निधी मिळाला तेवढेच काम करण्यात आले आहे असे समितीसमोर सांगण्यात आले. वास्तविकतः ज्या वर्षी कार्यादेश देण्यात आला त्याचवर्षी कामास सुरूवात झाली तर या अडचणी उद्‌भवल्या नसत्या. विभागाकडून कामाच्या अंमलबजावणीमध्ये बराच कालावधी जात असल्यामुळे डी.एस.आर.चा प्रश्न उद्‌भवतो. काही प्रकरणांमध्ये तर डी.एस.आर.ची वाढ मिळण्यासाठी जाणुनबुजून हा विलंब करण्यात येतो असेही समितीला वेळोवेळी दिसून येते. या बाबी निश्चितच समर्थनीय नाहीत. विभागाने विहित मुदतीत कामे सुरू व पूर्ण करणे आवश्यक आहे.

मंजूर व्याप्तीच्या मर्यादेबाहेर कामाचे निष्पादन याबाबत समितीने विचारणा केली असता १३ व्या वित्त आयोगामध्ये मंजूर कामे ही मुख्यतः नागपूर प्रादेशिक विभागांतर्गत होती. त्यामध्ये बऱ्याच कामांच्या निविदा या १८ ते २० टक्क्याखालील आलेल्या होत्या. यासंदर्भात शासन निर्णय असा आहे की, निविदा खाली आल्या असल्यास उर्वरित निधीमधून जास्तीची कामे करण्यात येऊ नये व त्यास शासनाची मान्यता घेण्यात यावी. परंतु सद्यःस्थितीत तांत्रिक व प्रशासकीय मान्यता यामध्ये तांत्रिक मान्यता जर कमी असेल तर प्रशासकीय मान्यता ही तांत्रिक मान्यतेपर्यंतचीच समजण्यात यावी असा शासन निर्णय निर्गमित करण्यात आला आहे. तरीही अशाप्रकारे मंजूर व्याप्तीच्या मर्यादेबाहेर कामांचे निष्पादन केल्यामुळे झालेल्या अनियमिततेबाबत संबंधितांना समज देण्यात येत असल्याचे विभागाने त्यांच्या लेखी उत्तरात नमूद केले आहे.

सदरहू परिच्छेदाअंतर्गत कंत्राटदाराला गैरवाजवी दिलेल्या लाभाबाबत समितीने विचारणा केली असता हे आक्षेप विभागाने मान्य केले व ही बाब चुकीची असल्याचे समितीसमोर सांगितले व सदर प्रकरणी संबंधितांविरुद्ध सविस्तर चौकशी सुरू करण्यात आली असून त्यांचेवर निश्चितच कारवाई करण्यात येईल असे आश्वासित करण्यात आले. त्याअनुषंगाने सखोल चौकशी करून जबाबदार अधिकाऱ्यांविरुद्ध कारवाई करण्याच्या सूचना देण्यात आल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. यावर समितीने तीव्र आक्षेप नोंदवित महालेखाकारांनी एवढे गंभीर आक्षेप विभागाच्या निदर्शनास आणल्यानंतरही लोकलेखा समितीची साक्ष लागेपर्यंत ४-४ वर्षे विभाग या आक्षेपासंदर्भात कोणतीही कारवाई गांभीर्याने करीत नाही. महालेखाकारांच्या या गंभीर आक्षेपांची साधी दखलही विभागाने गत ४-५ वर्षांत घेतली नाही. महालेखाकारांसमवेत झालेल्या निर्गमन परिषदेतच हे आक्षेप विभागाच्या प्रतिनिधींनी मान्य केले व या प्रकरणी तपासणी करण्यात येईल असे आश्वासित देखील केल्यानंतर समितीची साक्ष लागेपर्यंत या प्रकरणी कोणतीही कारवाई विभागाच्या स्तरावरुन करण्यात आलेली नाही. सदरहू परिच्छेद समितीने चर्चेला घेतला नसता तर आजपर्यंत विभागाने याप्रकरणी कोणतीही कारवाई केली नसती. विभागाच्या अशा कार्यपद्धतीमुळे गैरव्यवहार करणाऱ्या व दोषी अधिकाऱ्यांवर शासनाचा कोणताही अंकुश राहत नाही. प्रसंगी या बाबी संगनमताने देखील होत असल्याची शंका घेण्यास पूर्ण वाव शिल्लक राहतो. त्यामुळेच या दोषी अधिकाऱ्यांवर कारवाई करण्यास विभागाकडून जाणूनबुजून दिरंगाई करण्यात येते, जेणेकरून त्यांच्या पदोन्नती व सेवानिवृत्तीमध्ये कोणतीही अडचण येऊ नये. एकीकडे विभाग या सर्व आक्षेपित बाबी मान्य करून विभागाच्या अधिकाऱ्यांनी नियमबाह्यरित्या काम केल्याचे मान्य करते. परंतु दुसरीकडे संबंधित दोषी अधिकाऱ्यांवर कोणतीही कारवाई विभाग करीत नाही. ही बाब शासनाच्या एकूणच कार्यपद्धतीवर शंका उपस्थित करणारी व अशा अनियमित बाबींना अभय व प्रोत्साहन देणारी आहे. समितीने

या प्रकरणी साक्ष घेतल्यानंतर या प्रकरणांची सखोल चौकशी करण्याचे केवळ आदेश निर्गमित केल्याने विभागाची जबाबदारी संपत नाही. विभागीय चौकशी सुरू करून ४ ते ५ वर्षे या प्रकरणांमध्ये विभाग काहीच कार्यवाही करीत नाही व या विभागीय चौकशा अमर्याद कालावधीकरिता प्रलंबित राहतात. समितीची साक्ष लागल्यानंतर हे आक्षेप मान्य करून संबंधितांवर कारवाई करण्याचे समितीला आश्वासित करून देखील ८ ते ९ महिन्यांचा कालावधी उलटून गेल्यानंतरही विभागाकडून अद्यापही संबंधितांवर कोणतीही कारवाई करण्यात आलेली नाही ही बाब गंभीर आहे. यामुळे अशा अनियमित कामांवर व दोषी अधिकाऱ्यांवर शासनाचे कोणतेही नियंत्रण राहत नाही, ही बाब गंभीर असून समिती या कार्यपद्धतीबाबत तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे. सदरहू प्रकरणी कामाच्या निष्पादनात नियमबाह्य खर्च, मंजूर व्याप्तीच्या बाहेर कामांचे निष्पादन, बचतीमधून मार्गाच्या अतिरिक्त लांबीचे निष्पादन करणे, कामाच्या मंजुरी व्याप्तीच्या बाहेर केलेल्या कामास सुधारित प्रशासकीय मान्यता न घेणे, कंत्राटदाराने साहित्याच्या खरेदीची बिजके कंत्राटदाराला काम देण्याच्या पूर्वीच्या कालावधीची सादर केल्यानंतरही त्याची कोणतीही तपासणी न करता कंत्राटदाराला अग्रीम प्रदान करणे या सर्व बाबी अतिशय गंभीर असून ते बघण्याची जबाबदारी विभागाच्या अधिकाऱ्यांची असताना त्यांनी याकडे दुर्लक्ष केले. या गंभीर प्रकरणी विभागाने सखोल चौकशी करून जबाबदार अधिकाऱ्यांविरुद्ध कार्यवाही करण्याच्या सूचना देण्यात आल्या आहेत. परंतु अद्यापही कारवाई करण्यात आलेली नाही. अतः या संपूर्ण प्रकरणी संबंधितांवर तात्काळ कारवाई करून केलेल्या कारवाईचा अहवाल समितीस ३ महिन्यात सादर करावा. तसेच संबंधित कंत्राटदाराला कंपनी तसेच संचालक मंडळाच्या नावासह काळ्या यादीत टाकण्यात यावे व शासन स्तरावरील कोणतेही काम त्यांना देण्यात येऊ नये. तसेच या गंभीर आक्षेपांची पुनरावृत्ती होऊ नये याकरिता आवश्यक त्या सूचना क्षेत्रिय स्तरावर निर्गमित करण्यात याव्यात व विहित अटी शर्तींचे पालन विभागाने तंतोतंतरित्या करावे. तसेच कार्यान्वयन करणाऱ्या प्राधिकरणांनी रस्ता कामांचे निष्पादन करताना शासकीय प्रमाणकांचे अनुपालन व भारतीय मार्ग काँग्रेसच्या विनिर्देशांची कंत्राटात योग्य ती तरतूद करावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र. २.१.९ "वन विभागाच्या अनुमतीकरीता रोखलेली कामे"

अभिप्राय :

३.२९ वन संरक्षण अधिनियम,१९८० नुसार वन जमीन, पर्यावरण व वन मंत्रालयाच्या पूर्व परवानगी शिवाय वनेतर हेतूसाठी वापरल्या जाऊ नये, याशिवाय महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम नियमपुस्तिकेचा परिच्छेद २५१ आवश्यक असलेल्या जमिनीचा ताबा घेतल्या शिवाय काम सुरू करण्यास परावृत्त करतो. तरीही नमुना चाचणी केलेल्या दोन विभागातील दोन कामांमध्ये वरील तरतुदी पाळल्या गेल्या नाही.

नाबार्ड अंतर्गत खापरी-लिंगा-लडाई-बाजारगाव (नागपूर विभाग) मार्ग १०/७०० कि.मी. ते १२/५०० कि.मी. (मु.जि.मा.-१०) ची सुधारणा, बळकटीकरण व डांबरीकरण (एसटीबीटी) चे काम रु. ६२.३८ लक्ष किंमतीत दिले होते (फेब्रुवारी, २००९). याच रस्त्याच्या १२/५०० ते १५/५०० चे दुसरे काम दुसऱ्या कंत्राटदाराला रु. १.४४ कोटींना दिले (नोव्हेंबर, २००९) होते. पर्यावरण व वन विषयक ना हरकत प्रमाणपत्र पर्यावरण व वन मंत्रालयाकडून प्राप्त न झाल्यामुळे दोन्ही कामे थांबवावी लागली (जानेवारी, २०११). कंत्राटदाराने फक्त बळकटीकरणाचे काम निष्पादित केले ज्यासाठी त्याला रु. १.४२ कोटी प्रदान करण्यात आले (मार्च २०१३). डांबरीकरण कामाचे निष्पादन न झाल्यामुळे तो रस्ता सर्व ऋतूंमध्ये वापरण्यात येऊ शकेल असा झाला नाही आणि रस्त्याचा टिकाऊपणा कमी झाला.

तसेच केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गत सांगडी-नवेगाव-गोठणगाव मार्ग (रोहयो गोंदिया) (मु.जि.मा.-३५) च्या कि.मी. १२/०० ते २४/०० ची सुधारणा करण्याचे काम रु. ३.१४ कोटींना दिले होते (फेब्रुवारी, २०१२). जरी मार्गाचे काम वन जमिनीतून निष्पादित केले जात होते, तरीही काम प्रारंभ करण्यापूर्वी वन विभागाकडून ना हरकत प्रमाणपत्र घेतल्या गेले नाही. वन विभागाने या कामाच्या निष्पादनाला आक्षेप घेतला व त्यामुळे ते काम रु.४४.६५ लक्ष खर्च झाल्यानंतर थांबविण्यात आले असे गंभीर आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

शिफारस :

३.३० वन संरक्षण अधिनियम, १९८० नुसार वन जमीन पर्यावरण व वन मंत्रालयाच्या पूर्व परवानगीशिवाय वनेतर हेतूसाठी वापरल्या जाऊ नये तसेच सार्वजनिक बांधकाम नियमानुसार आवश्यक असलेल्या जमिनीचा ताबा घेतल्याशिवाय काम सुरू करू नये असे विहित असताना नागपूर व गोंदिया येथे या तरतुदींचे पालन करण्यात आले नाही. वन विभागाच्या अनुमतीकरीता ही दोन्ही कामे अडकून पडलेली होती याबाबत समितीने विचारणा केली असता एका कामाला मार्च,२०१७ व दुसऱ्या कामाला जुलै,२०१७ मध्ये परवानगी मिळालेली असून जुना करारनामा रद्द करून नविन करारनामा करून हे काम पूर्ण करण्यात येईल असे समितीसमोर सांगण्यात आले. या सर्व कामांचे वन अधिकाऱ्यांकडून निरीक्षण करून घेतले असून वन विभागाची रितसर परवानगी आता घेण्यात आलेली आहे. नागपूर येथील डांबरीकरणाच्या कामाची परवानगी सन २०१७ मध्ये प्राप्त झाली असून सदर लांबीत डांबरीकरणाची कामे मंजूर करून त्यांचे निष्पादन करण्यात येईल तसेच गोंदिया येथील कामांची परवानगी देखील मार्च,२०१७ ला प्राप्त झाली आहे. परंतु या

दरम्यान कंत्राटदाराने काम पूर्ण करण्यास नकार दिल्याने कलम १५ अंतर्गत करारनामा रद्द करून उर्वरीत कामाच्या निविदा मागवून काम पूर्ण करण्यात येत असल्याचे समितीस सांगण्यात आले. वास्तविकतः वनजमिनीबाबतच्या तरतुदी अतिशय सुस्पष्ट असताना व त्याची अंमलबजावणी करणे बंधनकारक असताना विभाग कोणतेही प्रकल्प राबविताना या बाबींचे उल्लंघन करते अथवा परवानगी मिळणे अगोदरच कामे सुरू करते. परिणामी ही कामे वन विभागाकडून अर्ध्यातच रोखण्यात येतात. कोणतीही कामे सुरू करताना त्यासाठीच्या विहित परवानग्या प्राप्त करूनच काम सुरू करणे आवश्यक असताना त्याची अंमलबजावणी होत नाही. परिणामी नंतर ही कामे पूर्ण करण्यास अमर्याद विलंब लागतो. सदरहू परिच्छेदांमध्ये वन विभागाच्या परवानग्या जर आता विभागाला प्राप्त झाल्या आहेत तर सन २००९ मध्ये या परवानग्या विभागाने न मिळविता कामे करण्याची कोणतीही आवश्यकता नव्हती. ज्यामुळे सन २००९ पासून ही कामे विहित वेळेत पूर्ण होऊ शकली नाही. ही कार्यपद्धती अतिशय आक्षेपार्ह असून समिती याबाबत तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे. विभागाने याप्रकरणी जबाबदार अधिकाऱ्यांवर कारवाई करावी. तसेच विभागाने ही दोन्ही कामे तात्काळ पूर्ण करावीत. वन विभाग हा देखील राज्य शासनाअंतर्गत येणारा विभाग असल्याने शासकीय कामे करताना संबंधित सर्व विभागांशी योग्य तो समन्वय ठेऊन व आवश्यक त्या सर्व परवानग्या घेऊन हे विषय विनाविलंब निकाली काढण्यासंदर्भात आवश्यकती कार्यवाही करावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र. २.१.१० "गुणवत्ता नियंत्रण"

परिच्छेद क्र. २.१.१०.१ "गुणनियंत्रण चाचण्या न करता कामांचे निष्पादन"

अभिप्राय :

३.३१ काँक्रीट बाबींची कामे विनिर्देशांप्रमाणे निष्पादन करण्यासाठी, कंत्राटदाराला, शासकीय गुण नियंत्रण प्रयोगशाळेत सिमेंट काँक्रीट घनांचे नमुने चाचणी करणे आणि परिणाम कार्यकारी अभियंत्याला सादर करणे आवश्यक होते. याकरिता सात दिवस झालेल्या सिमेंट काँक्रीटच्या तीन घनांची चाचणी आणि २८ दिवस झालेल्या तीन घनांची चाचणी करावयाची होती. सहा कामांमध्ये (चार विभागात) सिमेंट काँक्रीट केल्यानंतर च्या तारखेपासून ४१ दिवस ते ६४६ दिवसानंतर घनांवर चाचण्या करण्यात आल्या. अशा प्रकारे, या सहा कामात निष्पादन केलेल्या सिमेंट काँक्रीटच्या बाबींची विनिर्दिष्ट गुणवत्ता कंत्राटदाराने साध्य केल्याची खात्री नव्हती.

याखेरीज निविदेच्या विनिर्देशांप्रमाणे कामांना प्रारंभ करण्यापूर्वी रस्त्यांची कामे निष्पादन करणाऱ्या कंत्राटदारांनी रस्त्यांच्या कामावर वापरल्या जाणाऱ्या बिटुमन व इतर साहित्याचे, शासकीय गुण नियंत्रण प्रयोग शाळेतून प्राप्त केलेले चाचणी परिणाम सादर केले पाहिजेत. परंतु महाराष्ट्र शासनाने तेराव्या वित्त आयोग अंतर्गत एमएसएच-क्ष्क्ष मुंबई-लोहा मार्गच्या कि.मी.४९३/०० ते ४९६/०० मध्ये डांबरीकरणाच्या नुतनीकरणाचे काम मंजूर केले. कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, नांदेड यांनी हे काम १५ फेब्रुवारी,२०१३ ला रु.१.२५ कोटी किंमतीत दोन महिन्यात पूर्ण करण्याकरिता दिले. कंत्राटदाराने कंत्राटाच्या निविदा शर्तीप्रमाणे आवश्यक चाचणी अहवाल सादर केले. परंतु साहित्य चाचणी परिणाम ३१ जानेवारी, २०१३ म्हणजे, निविदा बोलवण्या आधी (८ फेब्रुवारी २०१३) आणि काम बहालीच्या (१५ फेब्रुवारी, २०१३) आधीच्या तारखेचे होते, जे गंभीररित्या नियमबाह्य होते.

सर्वसाधारणतः काँक्रीटचे काम सुरू असताना ७ दिवसानंतर व २८ दिवसानंतर घनांची चाचणी होणे अपेक्षित आहे. तथापि, काही कारणांमुळे अशी चाचणी घेण्यात न आल्यास कालांतराने घनांची चाचणी घेऊन काँक्रीटच्या घनांची ७ दिवसांची व २८ दिवसांची गुणवत्ता Intrepolation च्या सहाय्याने निश्चित करता येते. त्यानुसार सिमेंट काँक्रीटच्या बाबींची विनिर्दीष्ट गुणवत्ता साध्य केल्याची खात्री करता येते. प्रस्तुत सहा कामांमध्ये चाचणी घेण्यास विलंब झाला असला तरी Intrepolation च्या सहाय्याने काँक्रीटच्या गुणवत्तेची खात्री करण्यात आल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले. कंत्राटदाराने गुणवत्ता चाचण्या न केल्यास विभागाकडे काय उपाययोजना करणे शक्य आहे याहीपेक्षा या चाचण्या करणे बंधनकारक असताना त्या का करण्यात आल्या नाहीत व अशा चाचण्या न करणाऱ्या अधिकाऱ्यांविरुद्ध विभागाने काय कारवाई केली हा मूळ प्रश्न अनुत्तरीत राहतो. जर अशाप्रकारे कधीही या चाचण्या करणे विभागाला अभिप्रेत व अपेक्षित आहे तर गुणनियंत्रण चाचण्यांची वेळेच्या मर्यादेची अटच घालण्याची काय आवश्यकता होती. जर अटी शर्तीमध्ये याचा समावेश व पूर्ततेसाठी मुदत विहित आहे तर विहित वेळेत या चाचण्या कंत्राटदाराकडून करून घेणे विभागावर बंधनकारकच आहे. त्याचे कुठलेही समर्थनात्मक स्पष्टीकरण विभागाने देणे योग्य ठरणारे नसून समिती ते मान्य करणार नाही. याहूनही गंभीर बाब म्हणजे अशा नंतर केलेल्या चाचण्यांच्या आधीच कंत्राटदाराच्या देयकांचे प्रदान मात्र करण्यात आले. यावरुनच विभागीय स्तरावर अस्तित्वात असलेली सदोष व आक्षेपार्ह कार्यपद्धती स्पष्टपणे दिसून येते. नंतर केलेल्या गुणनियंत्रण चाचण्यांमध्ये कामाचा दर्जा चांगला असल्याचे सिद्ध झाले हा निव्वळ योगायोग समजावा.जर हे काम गुणवत्तापूर्ण झाले नसते तर विभागाकडे कंत्राटदाराचे कोणतेही देयक प्रलंबित नव्हते. ही अतिशय गंभीर प्रशासकीय चूक असून ही बाब विभागीय सचिवांनी देखील समितीसमोर मान्य केली. या प्रकरणी दोषी अधिकाऱ्यांवर कारवाई होण्याची नितांत आवश्यकता आहे.

यातील अधिक गंभीर बाब म्हणजे काम सुरू होण्याच्या अगोदरच गुणवत्ता नियंत्रण चाचण्यांचा अहवाल सादर करण्यात आलेला आहे. वर्क ऑर्डर देण्याच्याअगोदरच गुणवत्ता नियंत्रण तपासणी अहवाल जर सादर होवू शकतो तर या चाचण्याची गुणवत्ता किती अधिकृत व विश्वासार्ह आहे हे समितीसमोर स्पष्टच आहे. विभागाने ही देखील वस्तुस्थिती समितीसमोर मान्य करून दोषी अधिकाऱ्यांची चौकशी करण्यात येईल असे समितीला आश्वासित केले.

शिफारस :

३.३२ गुण नियंत्रण चाचण्या न करता कामांचे निष्पादन करणे हे महालेखाकारांनी काढलेले आक्षेप अत्यंत गंभीर असून शासनाच्या एकूणच कार्यपद्धतीवर आक्षेप व प्रश्नचिन्ह निर्माण करणारे आहेत. गुणवत्तेची खात्री करून घेण्यासाठी कंत्राटदाराने गुणवत्ता आश्वासन योजना तयार करावयास पाहिजे आणि कार्यादेश दिल्याच्या तारखेपासून एक महिन्याच्या आत ते प्रभारी अभियंत्याकडून मंजूर करून घ्यावयास पाहिजे. निष्पादन करावयासाठी घेतलेल्या कामांची गुणवत्ता प्राप्त करण्याची निश्चिती कामांचे योग्य अभिलेख, अभिलेखांचे योग्य प्रमाणिकरण, चाचणी सूची ठेवणे आणि चाचण्यांच्या परिणामांची रोजवही ठेवणे याद्वारे करावयास पाहिजे. अशा अभिलेखांचे कंत्राटदाराने सुरूवातीपासून संकलन करून अद्ययावत करावयास पाहिजे. असे असताना विभागाचे अधिकारी त्याचे योग्यरित्या पालन करीत नाहीत. अतः त्याची अंमलबजावणी विभागाकडून करण्यात यावी.

तसेच उपरोक्त परिच्छेदांमध्ये महालेखाकारांनी आक्षेपित केलेल्या सर्व बाबी अत्यंत गंभीर असून विभागाने त्या मान्य देखील केल्या आहेत व या प्रकरणी सखोल चौकशी करण्याच्या सूचना देखील देण्यात आल्या आहेत. वास्तविक महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदविल्यानंतर या गंभीर प्रकरणाची विभागाने स्वतःहून दखल घेऊन संबंधितांवर कारवाई करून समितीसमोर येणे आवश्यक होते. परंतु तसे विभागाच्या प्रतिनिधींनी न करता साक्ष लागल्यानंतर कारवाईबाबत समितीस आश्वासित करण्यात येणे ही गंभीर बाब असून समिती याबाबत तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे. एकीकडे विभाग कामांच्या गुणनियंत्रण चाचण्यांसाठी कालमर्यादा विहित करते परंतु त्याच्या पूर्ततेसंदर्भात अथवा त्याच्या उल्लंघनावर विभागाचे कोणतेही नियंत्रण नाही. याउलट त्या चाचण्या विलंबाने केल्यानंतरही विभाग त्याचे समर्थन करते. जर या चाचण्या कधीही करून घेणे विभागाला चालत असेल तर यासाठी कालमर्यादा विहित करण्याची कोणतीच आवश्यकता व उपयोग नाही. किंबहुना विहित कालमर्यादेचे पालन करणे विभागावर बंधनकारकच आहे. याहुनही गंभीर बाब म्हणजे काम सुरू होण्याअगोदरच गुणवत्ता नियंत्रण चाचण्यांचे अहवाल सादर करणे जे गंभीररित्या नियमबाह्य आहे व असे असताना कंत्राटदारास मात्र रकमेचे पूर्ण प्रदान विभागाने करणे या सर्व बाबी कंत्राटदार व विभागाच्या अधिकाऱ्यांमधील संगनमत दर्शविणाऱ्या आहेत. तरीही विभागाने आजतागायत संबंधितांवर कोणतीही कारवाई केली नाही. अतः या परिच्छेदामध्ये आक्षेपित सर्व प्रकरणी संबंधित अधिकाऱ्यांवर तात्काळ कारवाई करण्यात यावी. तसेच भविष्यात गुणवत्ता नियंत्रण चाचण्या विहित वेळेत करून घेण्याबाबत विभागाने कोणतीही तडजोड करु नये व अशा आक्षेपांची पुनरावृत्ती टाळावी व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र. २.१.१०.२ "अपुऱ्या गुणनियंत्रण चाचण्या"

अभिप्राय :

३.३३ भारत सरकारने केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत वातूर-जिंतुर-औंढा मार्ग एसएच-२२० चे कि.मी. १९/०० ते २९/०० मधील सुधारणा चे काम मंजूर केले (ऑक्टोबर २००८). ज्यासाठी मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम क्षेत्र, औरंगाबाद यांनी रु. ५.५० कोटींची तांत्रिक मंजुरी दिली (डिसेंबर २००८). कामाच्या व्याप्तीत इतर बाबींसह चेनेज कि.मी. १९/०० ते २६/७०० मध्ये अत्याधिक पाण्याच्या निःस्सारणासाठी अस्तित्वातील पृष्ठभाग खोदण्याचा समावेश होता. खोदकामाची जागा योग्य साहित्याने पुनर्भरण करावयाची होती. निविदेत तरतूद केलेल्या पुनर्भरणाच्या बाबीच्या विनिर्देशात असे विनिर्दिष्ट होते की, या बाबींच्या निष्पादनाला प्रारंभ करण्यापूर्वी कंत्राटदाराने पुनर्भरणासाठी वापरण्यात येणाऱ्या साहित्याची चाचणी करून घेतली पाहिजे. जर चाचण्या विनिर्देशाप्रमाणे घेण्यात आल्या नसतील तर निविदेच्या अटींमध्ये पुनर्भरणाच्या बाबीं करिता देय रकमेच्या १५ टक्के रक्कम रोखून धरण्याची सुद्धा तरतूद होती. तरीही परभणी येथे एक काम रु. ५.४४ कोटी या मूल्याने दिले (जानेवारी २०१०) होते. कंत्राटदाराला प्रदान केलेल्या ११ व्या व अंतिम देयकापर्यंत (डिसेंबर २०१२) पुनर्भरणासाठी वापरलेल्या ८,५५७.४३ घन मी. दाणेदार सब-बेस साहित्याकरिता २८ चाचणी परिणाम सादर करावयाचे होते. ज्यापैकी फक्त एक चाचणी परिणाम सादर केला गेला. तथापि, पुनर्भरणासाठी असलेल्या संपूर्ण रकमेच्या १५ टक्के म्हणजेच रु. १३.६७ लक्ष रोखून न धरता कंत्राटदाराला पूर्ण रक्कम रु. ९१.१४ लक्ष देण्यात आली असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

शिफारस :

३.३४ अपुऱ्या गुणनियंत्रण चाचण्या संदर्भात महालेखाकारांनी नोंदविलेल्या आक्षेपाबाबत समितीसमोर सांगण्यात आले की, या प्रकरणी ४० चाचण्या केल्या व त्याचे अहवाल विभागाकडे उपलब्ध आहेत. मात्र महालेखाकारांनी हे आक्षेप नोंदविले त्यावेळेस या प्रती उपलब्ध नव्हत्या असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले. वास्तविक महालेखाकारांनी नोंदविलेल्या आक्षेपांचे निराकरण त्या-त्यावेळेस विभागाकडून समाधानकारकरित्या झाल्यास असे आक्षेप अंतिम होणार नाहीत अथवा ते वगळणेबाबतची कार्यवाही विभागाला महालेखाकारांच्या स्तरावरुनच करता येईल व यात समितीच्या वेळेचा अपव्यय देखील टाळता येईल. या चाचण्या जर केल्या होत्या तर त्यावेळी ही बाब महालेखाकारांसमोर विभागाने स्पष्ट करणे आवश्यक होते, जेणेकरून हे आक्षेप विभागाला टाळता आले असते. समितीच्या असेही निदर्शनास आले की, महालेखाकारांकडून लेखापरिक्षण होतेवेळी महालेखाकारांनी आक्षेपित केलेल्या मुद्यांचे विभाग योग्य व अभ्यासपूर्णरित्या निराकरण करीत नाही. किंबहुना या मुद्यांकडे विभाग दुर्लक्षच करते. महालेखाकारांच्या आक्षेपांचे निराकरण विभागाने विहित मुदतीत व समाधानकारकरित्या करणे आवश्यक आहे परंतु ते न केल्यामुळे असे गंभीर आक्षेप महालेखाकार अंतिम करतात आणि ते आक्षेप समितीसमोर येतात ही देखील बाब गंभीर असून विभागाने याची नोंद घ्यावी व त्याअनुषंगाने आवश्यक ती कार्यवाही करावी. विहित गुणनियंत्रण चाचण्या न चुकता करण्यात याव्यात व यासंदर्भात केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र.२.१.११ "संनियंत्रण"

परिच्छेद क्र.२.१.११.१ "केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत कामे"

अभिप्राय :

३.३५ केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ च्या नियम ११(१) मध्ये, कार्यान्वयन करणाऱ्या प्राधिकरणांनी काम पूर्ण झाल्यावर लगेच लेखापरीक्षेद्वारे पडताळणी नंतर प्रकल्प पूर्णता अहवाल सादर करणे करारनिविष्ट आहे. मुंबईतील अभिलेखांच्या छाननीत २००८-११ या कालावधीत मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालयाने मंजूर केलेल्या २३७ प्रकल्पांपैकी ११२ प्रकल्पांच्या बाबतीत कार्यान्वयन करणाऱ्या प्राधिकरणांनी लेखापरीक्षणाशिवाय प्रकल्प पूर्णता अहवाल सादर केले होते (मार्च २०१३).

तसेच केंद्रीय मार्ग निधी नियम, २००७ नियम ११(३) नुसार केंद्र सरकारने त्रैमासिक आधारावर कामांचे भौगोलिक आणि आर्थिक परीक्षण आणि कार्यान्वयन करणाऱ्या प्राधिकरणांशी (मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम क्षेत्र, मुंबई) चर्चा करावयास पाहिजे. तथापि, २००८-१३ दरम्यान २० बैठकांऐवजी फक्त सहा परिक्षण बैठका घेण्यात आल्या. केंद्रीय मार्ग निधी नियम,२००७ च्या नियम १० (४) अन्वये क्षेत्रिय अधिकारी, अधीक्षक अभियंता, मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालय ज्यांचे वास्तव मुंबई येथे आहे. त्यांनी कामांच्या मूल्याच्या कमीत कमी ३० टक्के कामांचे मूल्यांकन कामांचे निष्पादन मानक आणि विनिर्देश यांचे नुसार होत आहे यांची खातरजमा करण्यासाठी करावयास पाहिजे. परंतु २००८-१३ दरम्यान क्षेत्रिय अधिकारी, अधीक्षक अभियंता, मार्ग परिवहन व राष्ट्रीय महामार्ग मंत्रालय यांनी कोणत्याही कामाचे मूल्यांकन केले नाही असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

शिफारस :

३.३६ केंद्र शासन, महाराष्ट्र शासन व नाबार्ड यांनी निर्गमित केलेल्या मार्गदर्शक तत्वांनुसार कामांचे निष्पादन होण्याची निश्चिती करण्यासाठी तीनही योजनेअंतर्गत कामांचे सर्व स्तरावर नियमित संनियंत्रण अत्यावश्यक आहे. परंतु त्याचे पालन न झाल्यामुळे महालेखाकारांनी उपरोक्तप्रमाणे आक्षेप नोंदविलेले आहेत. काम पूर्ण झाल्यावर लगेच लेखापरिक्षेद्वारे पडताळणी नंतर प्रकल्प पूर्णता अहवाल सादर करणे करारनिविष्ट असताना तसेच विभागीय कार्यालयात काम प्रगतीत असताना व पूर्ण झाल्यानंतर अदा करण्यात येणाऱ्या देयकांवर विभागीय लेखापाल यांची स्वाक्षरी करून हा अहवाल सादर करणे आवश्यक असताना विनालेखापरिक्षण हा अहवाल सादर करण्यात येणे ही गंभीर बाब आहे. लेखापाल यांची स्वाक्षरी महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम नियमावलीनुसार झाल्यानंतर प्रकल्प पूर्ण अहवाल सादर करण्यात आल्याचे व तरीही समितीचे समाधान झाले नसल्यास ही बाब वेगळया पद्धतीने तपासून घेण्यात येईल असेही समितीस सांगण्यात आले. त्याप्रमाणे लेखापरिक्षणाशिवाय प्रकल्प पूर्णता अहवाल सादर केले होते काय याची पूर्ण चौकशी व शहानिशा विभागाने करून व त्यास महालेखाकारांकडून तपासून घेऊन त्यांच्या मान्यतेने समितीस २ महिन्यात सादर करावे. तसेच विभागाची आढावा बैठक देखील नियमित होत नाही, कामाचा भौतिक व आर्थिक आढावा कार्यकारी मंडळाने नियमित व विनाविलंब घेणे आवश्यक आहे. परंतु विभागाने २० बैठकांऐवजी केवळ ६ बैठका घेतल्याचे आढळले असल्यामुळे याबाबत समितीने विचारणा केली असता दर दोन महिन्यातून एकदा बैठक होत असते. फक्त त्याचे कार्यवृत्त तयार होत नाही असे समितीसमोर सांगण्यात आले. अतः विभागाद्वारे नियमित परिक्षण बैठका घेण्यात याव्यात व त्या बैठकांचे कार्यवृत्त तयार करून त्यास मान्यता घेण्यात यावी व विविध स्तरावर भक्कम संनियंत्रण ठेवावे व त्याची प्रभावी अंमलबजावणी करावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्र.२.१.११.२ "तेराव्या वित्त आयोगाची कामे"

अभिप्राय :

३.३७ अनुदानाच्या योग्यरित्या वापराची निश्चिती करण्यासाठी आणि वित्त आयोगाने विनिर्दिष्ट केलेल्या शर्तींना धरून प्रत्यक्ष व आर्थिक उद्दिष्टांचे संनियंत्रण करण्यासाठी राज्य स्तरावर उच्चस्तरीय संनियंत्रण समिती गठीत करण्यात आली होती. या हेतूकरिता, उच्चस्तरीय संनियंत्रण समितीला त्रैमासिक आधारावर बैठक घेणे आणि बैठकींचे कार्यवृत्त वित्त मंत्रालय, व्यय विभाग, वित्त आयोगाला पाठविणे आवश्यक होते. सामान्य वित्तीय नियम, २००५ अनुसार महाराष्ट्र शासनाने देखील प्राप्त झालेल्या सहाय्यक अनुदानाचे उपयोजन प्रमाणपत्र सादर करणे आवश्यक होते.

सन २०११-१२ व २०१२-१३ या वर्षात उच्च स्तरीय संनियंत्रण समितीने प्रत्येकी फक्त एकच बैठक बोलाविली. तसेच, उच्च स्तरीय संनियंत्रण समितीने तेराव्या वित्त आयोगाच्या कामांचे संनियंत्रण करण्यासाठी कार्यान्वयन करणाऱ्या प्राधिकरणांसाठी कुठलेही अहवाल-विवरणे विहित केली नव्हती. महाराष्ट्र शासनाने २०११-१२ या वर्षाकरिताचे उपयोजन प्रमाणपत्र भारत सरकारला ऑगस्ट, २०१२ मध्ये सादर केले. ज्याचा परिणाम २०१२-१३ या वर्षाचे सहाय्यक अनुदान विलंबाने मिळण्यात (मार्च २०१३) झाला, ज्यामुळे कामांचे वेळेवर निष्पादन होणे बाधित झाले असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

शिफारस :

३.३८ महालेखाकारांनी सदरहू परिच्छेदात नोंदविलेले आक्षेप महत्वाचे असून त्याची अंमलबजावणी करणे केवळ बंधनकारकच नव्हे तर शासनाच्या हिताचेच आहे. उपयोगिता प्रमाणपत्रे वेळेत सादर न केल्यामुळे सन २०११-१२ चा मंजूर निधी सन २०१२-१३ मध्ये प्राप्त झाला. ज्यावर्षी काम केले त्याच्या पुढील वर्षी उपयोगिता प्रमाणपत्र देण्यात येते व त्याच्याही पुढील वर्षी हा निधी प्राप्त होतो. सी.आर.एफ.चे काम विभागाला करून घ्यावे लागते व निधी नंतर प्राप्त होतो ही वस्तुस्थिती आहे. परंतु अनुदानाच्या योग्यरित्या वापराची निश्चिती करणेसाठी व वित्त आयोगाने विनिर्दीष्ट केलेल्या शर्तींना धरुन प्रत्यक्ष व आर्थिक उद्दिष्टांचे संनियंत्रण करण्यासाठी गठीत उच्चस्तरीय संनियंत्रण समितीच्या नियमित बैठका घेण्यात याव्यात व त्याचे कार्यवृत्तास नियमानुसार मान्यता घेण्यात यावी. तसेच विभागाने कामाचे उपयोगिता प्रमाणपत्र विहित वेळेत सादर करून केंद्राकडून प्राप्त करून घ्यावयाचा निधी विनाविलंब प्राप्त करून घ्यावा अशी समितीची शिफारस आहे.

परिशिष्ट-अ

महाराष्ट्र शासन

क्रमांक:-आक्षेअ २०१५/३५/प्र.क्र.४/प्रशा-५

सार्वजनिक बांधकाम विभाग
मादाम कामा रोड,हुतात्मा राजगुरु चौक,
मंत्रालय,मुंबई-४०० ०३२.
दिनांक:-१६ एप्रिल, २०१८.

प्रति,
प्रधान सचिव,
महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय,
विधानभवन, मुंबई.

विषय:-लोकलेखा समितीस दिनांक ६ व १४ फेब्रुवारी,२०१८ रोजीच्या बैठकीत आश्वासित केलेल्या माहितीसंदर्भात...

संदर्भ:- आपले पत्र क्र.१०२६७/म.वि.स./ड-१(लोलेस),दि.७ एप्रिल,२०१८.

महोदय,

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१२-१३ या आर्थिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद २.१ मधील उपपरिच्छेदावर चर्चा करताना लोकलेखा समितीस दि.६ व १४ फेब्रुवारी, २०१८ च्या बैठकीत आश्वासित केलेल्या मुद्यांची माहिती खालीलप्रमाणे सादर करण्यात येत आहे:-

(१) परिच्छेद क्र. २.१.६.१.--सन २००१-२०२१ साठी केलेल्या मार्ग विकास योजनेची सद्य:स्थिती समितीस द्यावी.

उत्तर:- रस्ते विकास योजना २००१-२०२१ साठी केलेल्या योजनेचे दि.३१ जानेवारी, २०१८ पर्यंतच्या सद्य:स्थितीचे विवरणपत्र सोबत जोडले आहे.

(२) परिच्छेद क्र.२.१.६.१. - वन जमीन संपादनास आलेल्या अडथळयामुळे रखडलेल्या कामांची माहिती समितीस द्यावी.

उत्तर:- वन विभागाच्या अडथळयांमुळे थांबलेल्या कामाची माहिती सोबत जोडलेली आहे.

(३) परिच्छेद क्र. २.१.६.१.- राज्यातील राष्ट्रीय महामार्गाची ऑक्टोबर, २०१४ पूर्वीची यादी आणि सध्याची यादी समितीस द्यावी.

उत्तर:-राज्यातील राष्ट्रीय महामार्गाची यादी सोबत जोडली आहे.

(४) परिच्छेद क्र.२.१.६.३.- तेराव्या वित्त आयोगातील काही कामांना उच्चस्तरीय समितीची मान्यता वेळेवर प्राप्त न झाल्यामुळे कामे उशिरा पूर्ण झाल्याचे लेखापरिक्षणात आढळून आले, त्यामुळे तेराव्या वित्त आयोगाची कामे उच्च स्तरीय समितीस विभागाने केव्हा सादर केली, समितीने केव्हा मान्यता दिली याबाबतची माहिती द्यावी.

उत्तर:- तेराव्या वित्त आयोगाअंतर्गत कामांना मंजुरी प्रदान करण्यासाठी विलंब लागला ही वस्तुस्थिती आहे. उच्चस्तरीय समितीकडे सार्वजनिक बांधकाम विभागाने वेळोवेळी प्रस्ताव सादर केले व समितीने उपस्थित केलेल्या मुद्यांची पूर्तताही केली. तथापि, उच्चस्तरीय समितीच्या कामकाजावर सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे नियंत्रण नाही. तेराव्या वित्त आयोगांतर्गत उपलब्ध होणारा निधी पूर्णपणे खर्च करण्यात आला असून, कामे पूर्ण करण्यात आली आहेत.

(५) परिच्छेद क्र.२.१.७.२.- केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत ५५ कामांवर केलेल्या रु.२०८.३४ कोटी खर्चाच्याऐवजी रु.२३५.११ कोटीचे उपयोगिता प्रमाणपत्र केंद्र शासनास पाठविल्यामुळे रु.२६.४४ कोटी जादा निधीची मागणी करण्यात आली, याबाबतची वस्तुस्थिती समितीला सादर करावी व हा परिच्छेद महालेखापालांकडून पुन्हा Vetting करुन घ्यावा.

उत्तर:- केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गत ५५ कामांवर झालेला खर्च रु.२०८.३४ कोटी आहे व उपयोगिता प्रमाणपत्रामध्ये रु.२३५.११ कोटी रक्कम दाखविली आहे. यामध्ये जो रु.२६.४४ कोटीचा फरक आहे तो कॉन्टीजन्सी चार्जेस, निविदा खर्च व जाहिरात खर्च इत्यादीचा आहे. परंतु कोणत्याही कामाचा खर्च केंद्र शासनाच्या प्रशासकीय मान्यतेच्या मर्यादेत (१०% पेक्षा कमी) आहे. त्यामुळे उपयोगिता प्रमाणपत्रात नमूद केलेली रक्कम बरोबर आहे. तरी सुध्दा त्यावर महालेखापालांचे पुन्हा अभिप्राय घेण्यात येतील.

(६) परिच्छेद क्र.२.१.७.३.- महाराष्ट्र शासनाने २००८-२०१३ या कालावधीत प्रादेशिक अधिकाऱ्याला गुण नियंत्रक कामांच्या निष्पादनासाठी ३ टक्के रक्कम हस्तांतरित कां केली नाही?याची माहिती समितीस द्यावी.

उत्तर:- केंद्रीय मार्ग निधी कायदा २००७ मधील नियम क्रमांक ५ (११) नुसार रक्कमेच्या ३ टक्के निधी गुणवत्ता नियंत्रणाच्या कामाच्या खर्चासाठी व त्या अनुषंगाने मनुष्यबळ भाडयाने लावण्याकरिता खर्च करण्यासाठी देण्यात येतो. तो निधी केंद्र शासनाने थेट प्रादेशिक अधिकारी यांना देणे अभिप्रेत आहे. कारण या निधीची मागणी प्रादेशिक अधिकाऱ्यांकडून राज्य शासनाकडे करण्यात आली नाही. त्यामुळे हा निधी प्रादेशिक अधिकाऱ्याकडे देण्यात आलेला नाही. परंतु प्रादेशिक अधिकाऱ्यांनी केंद्रीय मार्ग निधीच्या कामाची तपासणी केलेली आहे. तसेच आता केंद्रीय मार्ग निधीच्या कायद्यात केलेल्या सुधारणेप्रमाणे परिच्छेद ७(१३) नुसार १ टक्का निधी गुणवत्ता नियंत्रण तसेच प्रशिक्षण, संशोधन व विकास यांचे संनियंत्रणासाठी वापरला जाणार आहे. (नियमावलीची प्रत सोबत जोडली आहे.)

(७) परिच्छेद क्र.२.१.७.६.--नांदेड जिल्हयासाठी केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गत दिलेल्या निधीपैकी रु.५.५३ कोटी निधी अर्धापूर शहराला जोडरस्त्याच्या जमिनीचे संपादन करण्यासाठी देण्यात आला याबाबत संबंधित अधिकाऱ्याचा खुलासा घेऊन योग्य ती कार्यवाही करावी व त्याची माहिती समितीला सादर करावी.

उत्तर:- नांदेड जिल्हयाच्या अर्धापूर शहरास वळण रस्ता नव्याने बांधावयाचा होता. त्यानुसार भूसंपादनाची कार्यवाही करुन सदर काम केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गत समाविष्ट करण्याचा प्रस्ताव सादर करण्यात आला होता व त्यास मंजुरी प्रदान झाली होती. तथापि, सदर कामास सुरुवात करताना भूसंपादीत जमिनीचा मोबदला संबंधित जमिन मालकास न मिळाल्यामुळे कामास अडथळे निर्माण होण्याची शक्यता होती. तसेच केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गत प्रकल्प दोन वर्षाच्या कालमर्यादेत पूर्ण करावयाचा असल्याने व सदर जमिन जर ताब्यात मिळाली नसती तर दोन वर्षाच्या कालावधीत काम पूर्ण होण्याची शक्यता नव्हती. दिनांक २८/२/२०१२ रोजी मा.पालक मंत्री, नांदेड यांच्या अध्यक्षतेखाली शासकीय विश्रामगृह, नांदेड येथे बैठक झाली. त्यावेळी मा.पालक मंत्री यांनी अर्धापूर शहराचे बाहय वळण रस्त्याच्या भूसंपादनाचा निवाडा तातडीने

जाहीर करण्याच्या सूचना भूसंपादन अधिकाऱ्यांना दिल्या. त्या अनुषंगाने रु.५.५३ कोटी एवढा निधी भूसंपादन अधिकाऱ्यांकडे जमा करुन सन २०१२ मध्ये भूसंपादनाची कार्यवाही पूर्ण करण्यात आली . भूसंपादनासाठी मार्च २०१२ मध्ये तात्पुरत्या स्वरुपात वापरण्यात आलेला रु.५.५३ कोटी निधी सप्टेंबर, २०१२ मध्ये समायोजित करण्यात आला. सदर निधी हा जिल्हाधिकारी, नांदेड यांच्याकडे सुपूर्द करण्यात आला होता. त्यामुळे शासनाचे आर्थिक नुकसान झालेले नाही व भूसंपादनाची कार्यवाही तातडीने पूर्ण झाल्यामुळे बाहय वळण रस्त्याचे काम विहित कालावधीत पूर्ण करता आले. निधी परिवर्तन करण्याची बाब यापूर्वीच शासनाच्या निदर्शनास आणण्यात आलेली होती. निधीचे परिवर्तन करण्याचा हेतू व अपरिहार्यता व कामाचा सकारात्मक उद्देश विचारात घेऊन झालेली अनियमितता क्षमापित करुन भविष्यात अशाप्रकारची अनियमितता पुन्हा होणार नाही, यासंबंधाने तत्कालिन कार्यकारी अभियंता यांना ताकीद/समज देण्यात आलेली आहे. सदर बाब महालेखापालांना देखील दि.६/३/२०१३ च्या पत्रान्वये अवगत करण्यात आलेली आहे. (सोबत पत्राच्या प्रती जोडल्या आहेत.)

(८) परिच्छेद क्र.२.१.८.५.- डांबरीकरणाची कामे करताना डांबराची चलने व डांबर शासकीय रिफायनरी व्यतीरिक्त अन्य ठिकाणाहून प्राप्त करुन घेणे व एकच चलन २-३ कामांसाठी वापरणे याबाबत संबंधित अधिकाऱ्याविरुध्द कार्यवाही करण्यात यावी.

उत्तर :-सार्वजनिक बाधकाम विभागाने यासंदर्भात सखोल चौकशी करुन जबाबदार अधिकाऱ्याविरुध्द योग्य ती कार्यवाही करण्याच्या सूचना मुख्य अभियंता यांना देण्यात आलेल्या आहेत.(पत्र क्र.संकीर्ण २०१६/प्र.क्र.१४/प्रशा-५,दिनांक २९/१/२०१८)

(९) परिच्छेद क्र.२.१.८.६.-- बीड जिल्हयातील केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गत मंजूर रस्त्यांच्या कामामध्ये ग्रॅन्यूलर सबबेस व हार्ड मुरुम इत्यादीबाबत योग्य प्रमाणात परिमाणे काम करताना उपलब्ध करुन दिली नाही. त्यामुळे रस्ता मानकांप्रमाणे योग्य दर्जाचा झाला नाही. त्यामुळे शासनाचे नुकसान झाले आहे याबाबतचा अहवाल समितीस सादर करावा.

उत्तर:- अधिक्षक अभियंता,उस्मानाबाद यांनी याबाबत सविस्तर अहवाल सादर केला आहे. या अहवालावरुन महालेखापालांच्या आक्षेपाप्रमाणे वस्तुस्थिती नसल्याचे दिसून येते. सोबत अनुपालन अहवाल सादर केला आहे.

(१०) परिच्छेद क्र.२.१.८.७.- कामाच्या निष्पादनात नियमबाहय खर्च (१) मंजूर व्याप्तीच्या बाहेर कामाचे निष्पादन (२) बचतीमधून मार्गाच्या अतिरिक्त लांबीचे निष्पादन.

उत्तर:-यासंदर्भात मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांना सखोल चौकशी करुन जबाबदार अधिकाऱ्याविरुध्द कार्यवाही करण्याच्या सूचना देण्यात आल्या. (पत्र क्र. आक्षेअ २०१८/प्र.क्र.१४ / रस्ते-१,दि.८/२/२०१८)

(११) परिच्छेद क्र.२.१.१०.१. -- गुणनियंत्रण चाचण्या न करता कामाचे निष्पादन केल्याबाबत कॉक्रीट बाबीचे काम करताना तेराव्या वित्त आयोगामार्फत करण्यात आलेल्या कामासाठी वापरण्यात आलेल्या साहित्याच्या गुणवत्तेची तपासणी कार्यारंभ आदेश देण्यापूर्वी करण्यात आली आहे. तसेच काही ठिकाणी तपासणी २८ दिवसांऐवजी ४१ ते ६४६ दिवसानंतर करण्यात आली आहे यासंदर्भात सुधारीत अंतरिम अहवाल सादर करण्यात यावा.

उत्तर:- अधीक्षक अभियंता, नांदेड यांनी सादर केलेल्या अनुपालन अहवालाप्रमाणे कॉक्रीट बाबीची तपासणी उशिरा करण्यात आली असली तरी २८ व्या दिवशी कॉक्रीटची स्ट्रेन्थ भारतीय मानकांप्रमाणे

गणित करण्यात येऊन ती बरोबर आहे. तथापि साहित्याच्या गुणवत्तेची तपासणी कार्यारंभ आदेश देण्यापूर्वीच्या प्रकरणी सखोल चौकशी करुन दोषी अधिकाऱ्यांविरुध्द कार्यवाही करण्याबाबत मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम प्रादेशिक विभाग, औरंगाबाद यांना कळविण्यात आले आहे.(पत्र दिनांक ८/२/२०१८)

(१२) परिच्छेद क्र.२.१.१०.२.- नांदेड जिल्हयातील केंद्रीय मार्ग निधीअंतर्गत मंजूर वातुर जिंतूर औंढा या रस्त्याच्या सुधारणेच्या कामाला रु.५.५० कोटी इतक्या रक्कमेस मान्यता प्रदान करण्यात आली. तथापि निविदेतील तरतुदीप्रमाणे पुनर्भरणाच्या बाबीकरिता १५ टक्के रक्कम न रोखता देयक देण्यात आले. सदर काम निविदेतील अटीप्रमाणे करण्यात आले नाही. यासाठी वापरण्यात आलेल्या साहित्याचा टेस्ट रिपोर्ट उपलब्ध करुन देण्यात यावा.

उत्तर:- अधीक्षक अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम मंडळ, नांदेड यांनी आवश्यक चाचणी निष्कर्ष उपलब्ध करुन दिले आहेत. टेस्ट रिपोर्ट सोबत जोडले आहेत.

आपला, निघाद्र,

(सी.पी.जोशी)
सचिव (रस्ते)

(विवरण पत्र क्रमांक १) परि. २.१.६.१

रस्ते विकास योजना २००१-२१ संकल्प व ३१ जानेवारी, २०१८ अखेर साध्य

अ.क्र	जिल्हा	राष्ट्रीय महामार्ग		द्रुतगती मार्ग		प्रमुख राज्यमार्ग		राज्यमार्ग		प्रमुख जिल्हा मार्ग		इतर जिल्हा मार्ग		ग्रामीण मार्ग		एकूण लांबी	
		उद्दिष्ट	साध्य	उद्दिष्ट	साध्य	उद्दिष्ट	साध्य	उद्दिष्ट	साध्य	उद्दिष्ट	साध्य	उद्दिष्ट	साध्य	उद्दिष्ट	साध्य	उद्दिष्ट	साध्य
१	मुंबई उपनगर	०	०.००	४९	७३.७७	०	०.००	०	०.००	०	०.००	०	०.००	०	०.००	४९	०.००
२	ठाणे	३१६.३०	२७८.१०	२१२.९५	०.००	१७८.४७	२५.४३	१२२५.३१	२५२.१५	१२३५.७३	३१८.७२	१८६२.८२	५१७.०७	६७९५.१३	१६७६.०३	११८२५.९८	३२२७.५
४	रायगड	२६८.९६	२८३.००	१६१.५०	४८.५८	३२४.२३	२७१.४६	११३०.८१	८८४.४३	६४४.५४	७३१.८८	१२११.६७	१०५८.१२	४५१७.७३	४५१७.७३	८२७५.५२	७७५४.६२
५	रत्नागिरी	२७५.३२	३३१.१०	२०५.००	०.००	२८१.१३	२८२.००	८२६.४५	८२०.००	१५६३.४८	१५१०.००	१३८७.३४	१३०७.००	६६१८.०१	५६३६.००	११२४४.७२	९८८६.१०
६	सिंधुदुर्ग	१०७.११	१६०.००	७०.००	०.००	१५४.०५	१५०.००	६१८.०२	७०२.००	११३६.७३	११३२.००	६१७.६०	६१८.००	५२००.५७	५२०१.००	८०५४.८८	८०४३.००
	एकूण कोकण	९६८.४१	१०५३.००	७०५.६५	१२२.३५	९४५.८८	७३६.८१	३८८०.७५	२६५८.५८	४५८०.४८	३७७२.६०	५१६७.४३	३६६०.१९	२३२११.४४	१७०३०.७६	३९४६०.१०	२८९१२.०२
७	पुणे	४१५.२३	५४८.००	४६.२०	०.००	२०३.३१	२३१.४८	१११७.८१	१८२९.४५	४१३३.५४	४०७६.०६	२४००.४४	२३८९.७४	१००७७.७६	१००७७.८०	१९२०४.२१	१९१५२.५३
८	सातारा	१२१.९५	१५६.००	०.००	०.००	८८.१२	८८.१२	१२६०.८१	१२१५.४४	२०४१.६४	२०२१.२८	२३५१.३८	२२३२.६८	७११०.४३	६८७६.५४	१३०००.३३	१२५१०.०६
९	सोलापूर	१७६.६८	८३४.००	०.००	०.००	३७२.२१	१५६.४०	१४३६.२०	१३२१.११	४१७४.४७	४१७४.४७	१३६७.७५	१३६०.७५	९६०२.८८	९६०२.८६	१७१३०.२७	१७४५७.५१
१०	कोल्हापूर	११०.००	२१५.००	०.००	०.००	३४.५१	३४.५१	११०६.५३	१०६५.१८	१५५८.८२	१५११.८०	२०७४.४४	१९०६.७०	४४६६.८१	३९७४.२५	९३५१.११	८७९५.४४
११	सांगली	२९.५७	५४०.००	०.००	०.००	१०६.८०	४०.००	१२९४.०७	११८६.६६	१११८.२१	१८१४.२०	२९६०.४५	२९१६.८५	५९६४.३७	५९६१.७७	१२२७३.४५	१२४६७.४८
	एकूण पुणे	८९१.४३	२२९३.००	४६.२०	०.००	८०५.०३	५५०.५१	७०९५.४२	६६२५.८४	१३८२६.६६	१३६०५.८१	१११६२.४६	१०८०६.७२	३७३३२.२५	३६५०१.२२	७१०२१.४५	७०३८३.१०
१२	नाशिक	२३१.३७	४८०.५०	६०.००	०.००	४७८.५७	३२६.५७	१८०८.७०	१७२१.११	२७१२.६१	२६४३.११	३२६३.८०	३२६२.५८	१०७४३.०५	१०७४३.०५	१९२९८.१०	१९१७७.२२
१३	अहमदनगर	२१०.७०	४२४.००	०.००	०.००	३४७.५८	३८३.५०	१८११.२७	१७८५.२६	२६०६.९८	२६८४.२४	५३९५.२५	५३४४.१८	१०२८२.६८	१०२५६.४२	२०७४२.४६	२०८७७.६०
१४	धुळे	२४३.७५	४००.५०	०.००	०.००	१०४.००	७२.२०	७१०.७०	७३४.३२	५५८.२१	६२७.०३	१५०३.०२	१५०३.०३	३३५१.७८	३३५१.७८	६६५१.५६	६६८८.८६
१५	नंदुरबार	४४.००	१२६.००	०.००	०.००	२३२.०७	१३५.३४	६१७.५६	५८५.७८	९६२.७७	७२४.१७	१२३३.३४	१४७०.०६	४०४७.१२	४०४७.१५	७१३६.८६	७०३८.५०
१६	जळगाव	१८४.४४	३५७.००	०.००	०.००	१०५.००	९५.५५	१६२१.७३	१५१२.६३	२६४८.५६	२६७४.०८	११४१.५५	११५३.८५	६३८६.४१	६३७६.२०	१२१०३.७७	१३०४१.३१
	एकूण नाशिक	९१४.२६	१७८८.००	६०.००	०.००	१२६७.२२	१०१३.१६	६७४५.९६	६४११.१०	९५८१.२२	९३५२.८३	१३३४४.९६	१३४८३.८०	३४८११.११	३४७७४.६०	६६७३२.७५	६६८३२.४१
१७	औरंगाबाद	१४३.२०	७६४.००	०.००	०.००	२७८.१०	०.००	१११०.१८	१०१२.००	१८२१.२०	१७७४.२०	१७०३.१५	१५८१.१५	४१७८.७४	३२०१.७४	१०११४.५७	८३४१.०१
१८	जालना	२९.००	१३५.००	०.००	०.००	२४५.००	९१.००	९७८.८५	७७१.००	१०५५.७०	१०४१.७०	११०३.४०	१४८६.४०	३३२०.८०	१९११.८०	७४३२.७५	५४४५.१०
१९	परभणी	७६.४१	२८५.००	०.००	०.००	११२.४०	५४.००	६६२.६१	४२१.००	१००५.४८	९१२.४८	७४०.४५	७२०.४५	२८१५.७७	११७७.८८	५४२३.२०	४४५८.८१
२०	हिंगोली	३८.००	१३१.००	०.००	०.००	१५५.१०	०.००	४०१.२५	३११.००	७१३.५३	७०६.५३	६३१.२५	६३१.२५	११०५.४०	११०५.४०	३८५२.५३	३७७३.१८
२१	नांदेड	१०५.१३	५७०.००	०.००	०.००	५१७.८०	२२१.००	१०५१.४३	६७८.००	२६७८.०६	२५२८.०६	१८२०.०५	१७१४.०५	५०६२.७१	३५४१.७१	११३२३.१८	९२६०.८२
२२	बीड	२१४.३६	३११.००	०.००	०.००	२१४.००	११०.००	१३१०.३५	८३२.००	१६२४.६५	१५५०.६५	२२८२.७०	११३६.७०	६८१५.८१	३७११.८१	१२३६१.९५	८६२८.२४
२३	उस्मानाबाद	२०९.८०	२१८.००	०.००	०.००	३८.६०	०.००	१०२१.२०	८१३.००	१३४१.८०	१३२१.८०	१६२१.७५	१३५८.७५	३२४६.८५	२०१०.८५	७४१६.००	५८८२.४०
२४	लातूर	०.००	३९२.००	०.००	०.००	१४८.००	०.००	११३१.४१	७२०.००	१२८६.१५	१२५१.१५	१६४१.०१	१५०१.०१	३३२१.०१	११२१.०१	७५३५.७४	५८०१.२५
	एकूण औरंगाबाद	८१६.७८	२८१४.००	०.००	०.००	१७६१.००	५५७.००	७७७१.३६	५७३४.००	११५२६.५७	११९७४.५७	१२२५१.८४	१०९४५.८४	३१३६७.११	२०२८६.२८	६५५३०.७२	५१५११.६१
२५	अमरावती	७४.२०	५५८.००	०.००	०.००	२७४.८५	२७२.००	१६१६.३५	१३२२.००	१६८५.४१	१६०५.००	९९५.४०	१०४.००	६४३४.१४	३७५४.००	१११६०.३५	८४२५.००
२६	अकोला	११३.३५	४६६.००	०.००	०.००	४५.६०	०.००	७३४.६३	५४७.००	६२४.७२	५५४.००	१०९४.३१	११०.००	२१५३.३१	९६६.००	४७६६.००	३४४३.००
२७	वाशिम	०.००	२५८.००	०.००	०.००	१८२.६६	११३.००	४७७.७१	२३१.००	६६८.००	६५३.००	१११४.४२	८३५.००	२६६२.७१	९०६.००	५१०५.५२	३००४.००
२८	बुलढाणा	८५.७८	६२०.००	०.००	०.००	२४५.५२	८०.००	१०६८.७१	६३८.००	११५४.९५	१०४३.००	२६९८.१३	१७२२.००	२८९२.२६	१३४१.००	८०९५.३५	५४५१.००
२९	यवतमाळ	६५.४०	४२३.००	०.००	०.००	३७२.३०	१३८.००	१३५४.७२	१०७२.००	१७६५.९५	१४५८.००	३०२०.९७	२२७५.००	६६६४.०२	३३१२.००	१३२४३.३६	८६७८.००
	एकूण अमरावती	३३८.७३	२३२५.००	०.००	०.००	११२०.९३	६०३.००	५३३२.१२	३८१८.००	५८११.०३	५३१३.००	८८४३.२३	६६४५.००	२०८०६.४२	१०२८७.००	४२३४०.४८	२८९११.००
३०	नागपूर	३४२.४१	६५८.००	०.००	०.००	१७६.३४	११.७१	११०७.५४	९५०.२०	१४८६.८५	२४४०.१०	२८५१.०६	१६७५.००	८०११.४२	३५८५.००	१४०६३.६२	९४००.८१
३१	भंडारा	६५.००	१२७.००	०.००	०.००	१३.६६	४.००	६३८.७७	५७८.५७	६४८.५१	६७३.४१	१५६३.०७	१३७३.००	३३२३.८६	२५५७.००	६२५२.९५	५३१३.०६
३२	गोंदिया	३७.००	१४१.००	०.००	०.००	१२५.६०	७३.८०	४६३.८७	४५६.४५	१०३३.६७	९८८.१४	१३८६.८६	१०९५.००	४५२६.४०	३०२५.००	७५६३.१०	५७७१.३१
३३	वर्धा	१०८.००	१५२.००	०.००	०.००	१०८.६०	१४४.००	८२५.३१	५३२.९४	८६७.६२	१७०४.१३	११८२.७५	१०३७.००	२३११.४०	१४१४.००	५३९३.७६	४९८४.०७
३४	चंद्रपूर	०.००	३०७.५०	०.००	०.००	३३७.४३	३७.२०	७९५.५६	७८०.२५	१४४२.२०	८८७.४०	२०२२.२५	१८४५.००	५०४०.३७	३३८१.००	९६३७.७१	७२४६.२५
३५	गडचिरोली	५७.००	५३६.५०	०.००	०.००	३५५.३५	८.६६	१०११.९५	१०९६.३५	१०७३.१२	९६२.७७	१३७४.७५	१०५४.००	५००१.५३	२५५८.००	८९८९.७०	६२१६.२८
	एकूण नागपूर	६०९.४१	१९२२.००	०.००	०.००	११०६.९८	३५१.४५	४९२२.०८	४३९४.६६	६५५२.०५	७६५६.८३	१०३६८.६४	८०७१.००	२८३०२.९८	१६५२६.००	५२९००.८४	३८९३१.९४
	महाराष्ट्र	४५०१.०१	२२६२८.००	१६२३.७०	१२२.३५	१२१६३.१०	७२८०.५७	३५७५४.६८	४५९०५.७०	५११९३.७१	४४०१४.४५	६११५८.५६	४९९६२.२०	३२३१५१.९८	२५४२८७.७२	३३६११४.४४	२८५५४१.२४

(विवरण पत्र क्रमांक १) परि. २.१.६.१

सार्वजनिक बांधकाम प्रादेशिक विभाग, मुंबई.

वन विभागातील अडथळयामुळे थांबलेल्या कामांची रस्ते लांबी परि. २.१.६.१

अ.क्र.	जिल्हा/ तालुका	कामाचे नांव	एकुण लांबी (कि.मी.)	शेरा
१	२	३	४	५
		ठाणे सा.बां.मंडळ, ठाणे		
२	पालघर/ जव्हार	खडी-परळी-झाप-जव्हार-जामसर-बोपदरी-रुईघर रस्ता रामा क्र.७७ कि.मी.८६/००० ते ९०/०००	४.००	
३	पालघर/ जव्हार	टेवोली-ऐना-झाप-नांदगांव-मोखाडा रस्ता प्रजिमा क्र.२१ कि.मी.१७/००० ते २०/०००	३.००	
३	पालघर/ मोखाडा	मोखाडा-बोटोशी-पाथर्डी-धामणशेत-डोल्हास रस्ता प्रजिमा क्र.२३ कि.मी.६/००० ते १०/०००	४.००	
		एकुण	११.००	
		रायगड सा.बां.मंडळ, कोकण भवन		
४	रायगड/ कर्जत	उरण पनवेल नेरळ भिमाशंकर रस्ता, रा.मा.क्र.१०३ ता.कर्जत	४.८०	
५	रायगड/ पनवेल	उरण पनवेल नेरळ भिमाशंकर रस्ता, रा.मा.क्र.१०३ ता.कर्जत	६.६०	
६	रायगड/ कर्जत	माथेरान नेरळ पोशिर रस्ता, रा.मा.क्र.१०९	८.४०	सदर लांबी एम.एम.आर.डी.ए.कडे हस्तांतर
७	रायगड/ अलिबाग	पोयनाड उसर भदाने रस्ता, रा.मा.क्र.९०	६.००	
		एकुण	२५.८०	

अ.क्र.	जिल्हा/ तालुका	कामाचे नांव	एकुण लांबी (कि.मी.)	शेरा
१	२	३	४	५
		रत्नागिरी सा.बां.मंडळ, रत्नागिरी		
८	रत्नागिरी/खेड	रत्नागिरी जिल्हयातील खेड आंबवली बिरमणी ते जिल्हा हद्द रस्ता प्रजिमा १७	४.१२५	कि.मी.३८/७०० ते ३८/७७५ व ३८/९५० ते ४३/०० जिल्हा हद्दीपर्यंतच्या लांबी मध्ये वनजमिन येत आहे.
९	रत्नागिरी/ दापोली	दापोली सारंग कळंबट अडखळ रस्ता प्र.जि.मा.क्र.7	४.००	सदर रस्त्यावरील कि.मी.३/०० ते ७/०० लांबी मध्ये वन जमिन येत आहे.
१०	सिंधुदूर्ग	वेंगुर्ले आकेरी बेळगाव रा.मा. १८०	२७.२००	सदर रस्त्यावरील कि.मी.४०/०० ते ६७/२० लांबी मध्ये वन जमिन येत आहे.
११	सिंधुदूर्ग	झाराप आकेरी सावंतवाडी बांदा दोडामार्ग माटणे आई रा.मा.१८६	१.२००	सदर रस्त्यावरील कि.मी.१४/८०० ते १६/०० लांबी मध्ये वन जमिन येत आहे.
१२	सिंधुदूर्ग	तीलारी घोडगेवाडी मोर्ले पारगड रा.मा.१८७	५.५४५	सदर रस्त्यावरील कि.मी.८/९३५०ते १४/४८० लांबी मध्ये वन जमिन येत आहे.
१३	सिंधुदूर्ग	आंबोली आजरा संकेश्वर रा.मा.१८८	४.९००	सदर रस्त्यावरील कि.मी.०/००ते ४/९०० लांबी मध्ये वन जमिन येत आहे.
१४	सिंधुदूर्ग	आंबोली चौकुळ तेरवण प्र.जि.मा.६७	१७.०००	सदर रस्त्यावरील कि.मी.००/००ते १७/०० लांबी मध्ये वन जमिन येत आहे.
१५	सिंधुदूर्ग	मठ कुडळा पणदूर घोडगे रस्ता रा.मा.१७९	५.७५	मठ कुडळ पणदूर घोडगे रा.मा.१७९ यारस्त्यावरील सिंधुदूर्ग जिल्हा व कोल्हापूर जिल्हा जोडणा-या लांबीतल सोनवडे घाटाचे बांधकाम करणे हे काम अर्थसंकल्पात समाविष्ठ आहे.
		एकूण	६९.७२	
		प्रादेशिक विभाग, मुंबई एकूण	१०६.५२	

अ.क्र.	जिल्हा/ तालुका	कामाचे नांव	एकुण लांबी (कि.मी.)	शेरा
१	२	३	४	५
सार्वजनिक बांधकाम प्रादेशिक विभाग, पुणे				
१६	पुणे	मुंबई भिमाशंकर रा.मा.५४ रस्त्याचे भूसंपादन करणे, ता.खेड	१४.४३	उरण पनवेल कोटिंबे भिमाशंकर रस्ता राज्यमार्ग क्र.५४ हा प्रस्तावित रस्ता एकूण १७० कि.मी.असून ठाणे व रायगड जिल्हयातील लांबी १०.३०० कि.मी. व पुणे जिल्हयातील लांबी ७९.३९३ कि.मी. आहे. सदर रस्ता उरण मुंबई येथे सुरु होवून पनवेल कर्जत कोठिंबे सावळे तळपेवाडी वांद्रे अंबोली कुडे घोटवडी धामणगाव शिरगाव तळेघर ते भिमाशंकर येथे संपतो. खेड व मावळ तालुक्यातील १३.१० हेक्टर वनजमिनीचे भूसंपादन करण्यासाठी प्रचलित शासन नियमानुसार वनविभागास पर्यायी जमीन उपलब्ध करुन रेल्वेसाठी महसूल विभागाकडून शिरुर तालुक्यातील मौजे सावळेवाडी येथील गट नं २०८/२ पैकी ५.१७ हेक्टर,२०९ पैकी २.३८ हेक्टर व २४८ पैकी ८.०१ हेक्टर एकूण १३.१० हेक्टर एवढे पर्यायी क्षेत्र वनखात्यास वनीकरणाकरिता देणे आवश्यक असून सदर जमिनीचे मुल्यांकन रु.२९३०७६०.३० इतकी असून सदरचा वन जमिनीचा प्रस्ताव ऑनलाईन व्दारे सादर केलेला आहे.(खाजगी भूसंपादन १३.२३ व वन भूसंपादन १३.१० हेक्टर)
		प्रादेशिक विभाग, पुणे एकूण	**१४.४३**	
सार्वजनिक बांधकाम प्रादेशिक विभाग, अमरावती				
१९	अमरावती/	धारणी ढाकणा शेलु पांढराखडक	११.४५	
२०	धारणी	चौराकुंड रंगुबेली प्रजिमा २ कुसुमकोट टिटंबा डोलार प्रजिमा ९ दुनी चाकर्दा चौराकुंड प्रजिमा५७ झिलांगपाटी डोलार ग्रामा ६४ चिखलडाणा कुटंगा ग्रामा २३६ चाकर्दा काकरमल ग्रामा २३७ कुटंगा सावलखेड ग्रामा २४०	१३.०० ३.०० १.०० ४.०० २.०० ३.०० २.५०	रामा - ११.४५ प्रजिमा-१८.०० ग्रामा- ३२.५०
			३४.५०	
२१	वरुड	लिंगा जोडरस्ता ग्रामा ५० महेंद्री जामगाव ग्रामा ५१ जामठी गणेशपूर ग्रामा ८६	५.०० ४.०० ७.००	
			१६.००	

अ.क्र.	जिल्हा/ तालुका	कामाचे नांव	एकुण लांबी (कि.मी.)	शेरा
१	२	३	४	५
	अमरावती जिल्हा एकूण		६१.९५	
२२	बुलडाणा/ संग्रामपुर	वसाडी अंबाबर्वा रस्ता प्रजिमा-१	९.७५	प्रजिमा - ९.७५
		रोहीन खिडकी ते सालवन रस्ता इजिमा-४	६.००	इजिमा- ६.००
		मांगेरी ते रोहीणखिडकी ग्रामा-३	३.००	ग्रामा- २८.७२
		प्रजिमा-१ ला जोडणारा चुनखेडी मोहकोट अंबाबर्वा ग्रामा-१	६.००	
		रोहीणखिडकी ते अन्यार रस्ता ग्रामा-२	७.००	
			३१.७५	
२३	चिखली	रामा-२४ ते देव्हारी रस्ता ग्रामा-१	३.१०	
		डोंगरखंडाळा बोराळा रस्ता ग्रामा-२	५.६३	
			८.७३	
२४	लोणार	मढी जोड रस्ता ग्रामा-१	४.००	
	बुलडाणा जिल्हा एकूण		४४.४८	
२५	यवतमाळ/ यवतमाळ	घोडखिंडी मरझडी चिचघाट जोडमोहा प्रजिमा १८	६.००	
		म्हसोला खरोला चोंधरा प्रजिमा २०	४.००	
		रुई सालोड हातगाव सुकळी इजिमा ५८	३.००	
		मनदेव खोरद ग्रामा ८०	३.००	
			१६.००	
२६	घाटंजी	पारवा वाढोणा टिटवी मोवाडा प्रजिमा ५४	६.००	प्रजिमा - १०२.६१
		कोपरी कोळी ग्रामा ९३	४.००	इजिमा- ३.००
		घोटी कोळी ग्रामा ९४	२.५०	ग्रामा- ३२.३०
			१२.५०	

अ.क्र.	जिल्हा/ तालुका	कामाचे नांव	एकुण लांबी (कि.मी.)	शेरा
१	२	३	४	५
२७	दारव्हा	चिखली चोरखेपडी प्रजिमा २	७.९०	
		मालखेड पाथ्रडदेवी सेवादासनगर प्रजिमा ८	४.००	
			११.९०	
२८	आर्णी	अकोला बाजार बोरगाव तळणी प्रजिमा ४४	१.६६	
		जलांद्री आयता ग्रामा १३६	३.२०	
			४.८६	
२९	पुसद	माळआसोली गौळ बोथा प्रजिमा ३८	३.८०	
		गौळमांजरी अर्नसिंग ग्रामा १९३	७.००	
			१०.८०	
३०	महागाव	शेलु डोंगरगाव मोरद धारमोहा प्रजिमा ३९	९.१५	
		बोथा वेलदरी प्रजिमा ५८	३.००	
		शिरमाळ डोंगरगाव ग्रामा १४३	२.००	
			१४.१५	
३१	दिग्रस	बेलोरा तुपटाकळी वसंतनगर प्रजिमा २७	२२.५०	
३२	उमरखेड	अंबाळी मरसुल वरुड वाळदी विडूळ प्रजिमा ५९	१२.००	
		पिरंजी कृष्णापुर खरुस प्रजिमा ६०	६.८०	

अ.क्र.	जिल्हा/ तालुका	कामाचे नांव	एकुण लांबी (कि.मी.)	शेरा
१	२	३	४	५
		हरदडा ब्राम्हणगाव कारखेड प्रजिमा ६२	३.८०	
		दराटी मोरचंडी बिटरगाव प्रजिमा ६४	१२.००	
			३४.६०	
३३	पांढरकवडा	अंधारवाडी पाटनबोरी ग्रामा १६५	३.२०	
		आसोली पिंपळशेंडा ग्रामा ७	२.३०	
			५.५०	
३४	वणी	रासा बिरकुंड ग्रामा ४२	२.००	
		सुकनेगाव गोंडगाव परसोडा ग्रामा ६३	०.६०	
		रासा सुकनेगाव ग्रामा ६७	०.५०	
		वेळाबाइ कुरळी ग्रामा १५२	२.००	
			५.१०	
	यवतमाळ जिल्हा एकुण		१३७.९१	
	प्रादेशिक विभाग, अमरावती एकुण		२४४.३४	रा.मा. - ११.४५ प्रजिमा - १३०.३६ इजिमा- ९.०० ग्रामा- ९३.५३
सार्वजनिक बांधकाम प्रादेशिक विभाग, नागपूर				
३५	नागपूर	खापरी-लिगा-लढाई-बाजारगाव मार्ग १०/७०० कि.मी. ते १२/५०० कि.मी.(मु.जि.मा.१०) ची सुधारणा, बळकटीकरण व डांबरीकरण (एसटीबीटी)	१.८०	उपरोक्त कामे अनुक्रमे १) खापरी लिंगा-लडाई-बाजारगांव मार्ग १०/७०० ते कि.मी. ते १२/५०० कि.मी.(प्रजिमा १०) रूपये ८०.०० लक्ष व २) खापरी लिंगा-लडाई-बाजारगांव मार्ग १२/५०० ते कि.मी. ते १५/९०० कि.मी. (प्रजिमा १०) रूपये १६५.५२ लक्ष नाबार्ड-१४ मध्ये समाविष्ठ होते. विषयांकित कामाचे अंदाजपत्रक वनविभागाचे परवानगी घेतल्यानंतर सादर केले होते. शासन आदेश क्रमांक एफएलडी/ ३१०२/ प्र.क्र.९/ एफ-१०, दिनांक २४ जून २००३ अन्वये डांबरीकरण करिता वेगळे परवानगी घेण्याची आवश्यकता नसल्याचे आदेशित आहे. परंतु रस्त्याचे बळकटीकरणानंतर वन विभागाने डांबरीकरण करीता पर्यावरण विभागाची परवानगी घेण्याबाबत कळविले, त्यामुळे डांबरीकरण काम फक्त कि.मी.१४/९०० ते १५/९०० पर्यंत करण्यात आले असून, उर्वरीत भाग १०/७०० ते १४/९०० चे फक्त खडीकरण करण्यातआले आहे. ह्या उर्वरित १०/७०० ते १४/९०० चे डांबरीकरण करिता या विभागामार्फत पाठपुरावा करण्यात आला असून वनविभागाचे पत्र क्रमांक कक्ष-११/ वनसंवर्धन/ प्र.क्र. रस्ता/ १७७१/ १७-१८, दिनांक २५/०७/२०१७ अन्वये उक्त लांबीत डांबरीकरणाची परवानगी प्राप्त झाली आहे. सदर कामे नाबार्ड १४ मध्ये सन २००८-२००९ व सन २००९-२०१० मध्ये कार्यान्वीत झाली होती व या कामाचा पीसीआर त्यावेळी सादर करण्यात आला होता. या अनुषंगाने याबाबत सादर करण्यात येते की, डांबरीकरणाची परवानगी २०१७ मध्ये प्राप्त झाली असून सदर लांबीत डांबरीकरणाचा प्रस्ताव अर्थसंकल्पात अंतर्भुत करण्यासाठी सादर करण्यात आला असून मंजुरी प्राप्त झाल्यावर काम कार्यान्वीत करण्यात येईल. सद्यस्थितीत हा रस्ता वाहतुकीस सुस्थितीत आहे.

अ.क्र.	जिल्हा/ तालुका	कामाचे नांव	एकुण लांबी (कि.मी.)	शेरा
१	२	३	४	५
३६	गोंदिया	सांगडी-नवेगाव-गोठणगाव-केशोरी मार्ग (मु.जि.मा.३५) च्या कि.मी. १२/०० ते २४/०० ची सुधारणा	१२.००	वन कायदा १९८४ ला अंमलात येण्यापुर्वी सदर रस्ता अस्तित्वात होता. १९९७ मध्ये सदर रस्ता पाटबंधारे विभागाकडून सा.बां. विभागाकडे हस्तांतरित करण्यात आला. आस्तित्वात आलेल्या सानगडी नवेगांव गोठणगांव केशोरी प्रजिमा ३५ हा संपूर्ण डांबरी पृष्ठभागाचा असून कि.मी.१२ ते १४ वगळता संपूर्ण रस्ता ५.५० मी. रूंदीचा आहे. कि.मी.१२ ते २४ हा रस्ता ३.७० मी. रूंदीचा असल्याने रूंदीकरणासाठी २०११ मध्ये प्रशासकीय मान्यता घेऊन २/२०१२ मध्ये सदर कामासाठी निविदा काढण्यात आली. त्यानुसार ह्या रस्त्यावर सर्व मोऱ्या नाल्यांचे बांधकामे पूर्ण झालेले आहे. ह्या रस्त्यावर झाडांची कटाई न करता रूंदीकरणाची प्रक्रिया सुरू होती. परंतु वनविभागाव्दारे हे काम थांबविण्यात आले. त्यामुळे रूंदीकरणाच्या कामास निविभागाच्या परवानगीचा प्रस्ताव दि.१७.७.२०१२ ला वनविभागाकडे पाठविण्यात आला होता. उपवनसंरक्षक गोंदिया यांचे दि.२२.९.२०१४ च्या पत्रानुसार पर्यावरण विषयक ना-हरकत प्रस्ताव प्रदुषण मंडळ, भंडारा यांना सादर केला. सदरहु प्रस्तावास उपवनसंरक्षक गोंदिया ह्यांचे पत्र क्र. कक्ष-३/ सर्व्हे/ वनसंवर्धन/ ४१९४/ १६-१७, दि.१८.३.२०१७ अन्वये परवानगी प्राप्त झाली आहे. ह्या दरम्यान कंत्राटदाराने काम पूर्ण करण्यास नकार दिल्याने डांबरीकरणाची निविदा करून सदर काम १ वर्षात पूर्ण करण्यात येईल.
		प्रादेशिक विभाग, नागपूर एकूण	१३.८०	
		सर्व प्रादेशिक विभाग, एकूण	**३७९.०९**	

Existing National Highway's in the State of Maharashtra								
Sr. No.	NH No.	old NH No.	National Highway	Lenth with PWD	Lenth with NHAI	Lenth with MSRDC/ M.C.	Length (km.)	delared year
1	60	(3&50)	MP Border - Sangvi - Shivpur Nardana - Songir - Dhule - Arvi - Malegaon - Saundane - Chandvad - Ojhar -Nasik-Sinnar-Sanmaner-Ale-Bote-Pimpalwadi-Narayangaon-Peth-Khed-Chakan-	61.46	432 17	12 19	505 82	Old NH
2	48	(4&8)	Gujrat State Border-Amgaon-Talasari-Karaku-Mandvi-Thane-Mumbra-Panvel-Chauk-Lonavala-Pune-Khed-Bhatgaon-Khandala-Satara-Valase-Borgaon-Umbraj-Karad-Itakare-Wadgaon-Kolhapur-Kagal-Karnataka State Border	0.00	390.57	110 80	501 37	Old NH
3	348	4B	Jawahar Lal Nehru Port Trust near km.109-Palaspe	0.00	26.99	0.00	26 99	Old NH
4	26B	--	Sindwad - Saoner (NH-69)	0.00	13.00	0 00	13.00	Old NH
5	548	4C	Km.16.687 (NH-48) - Kalamboli (NH-4)	0.00	4.44	0 00	4 44	Old NH
6	53	6	Gujarat Border - Visarwadi - Kondaibari - Sakri - Shevali - Kusumbe - Dhule - Parola - Erandol - Varad -Jalgaon - Bhusawal - Edalabad - Malkapur - Nandura - Khamgaon - Balapur - Akola - Murtazpur - Amravati - Nandgaon - Panjara - Nagpur - Bhandara - Lakhni - Sakoli - Duggipar - Deori - Chhattisgarh Border	29.40	768.80	0.00	798.20	Old NH
7	44	7	MP Border - Bandra - Mansar - Nagpur - Butibori - Sonegaon - Jamb - Hinganghat - Wadner - Pohna - Wadki -Kinhi - Andhar Kawada - Bori - Andhra Pradesh Border	39.36	204.64	0.00	244.00	Old NH
8	65	9	Pune - Loni Kalbhor - Yevat - Bhigvan - Indapur - Tembhurni - Varawadi - Mohol - Solapur - Naldurg -Yenugur - Umarga - Andhra Pradesh Border.	31.20	309.00	0.00	340.20	Old NH

Sr. No.	NH No.	old NH No.	National Highway	Lenth with PWD	Lenth with NHAI	Lenth with MSRDC/ M.C.	Length (km.)	delared year
9	63	16	Andhra Pradesh Border - Sirancha Kopela - Pathagudam - Chhattisgarh Border	57.30	0.00	0.00	57.30	Old NH
10	66	17	Panvel - Pen - Negothane - Indapur - Kolad - Mangaon - Dasgaon - Mahad - Ambavli - Poladpur - Khed -Asurda - Ankhali - Udgi - Lanja - Vaked - Rajpura - Wargaon - Nandgaon - Kankavli - Kasal - Vengurla Goa Border.	391.20	84.00	0.00	475.20	Old NH
11	69	69	Nagpur - Koradi - Saoner - MP Border	0.00	59 3	0.00	59 30	Old NH
12	52	(211& 13)	Solapur - Tuljapur - Osmanabad - Terkhed - Samarkundi - Pali - Beed - Pachegaon - Gevrai - Warigodri - Adul- Aurangabad - Daulatabad - Khuldabad - Ellora - Kannad - Bhamarvadi - Chalisgaon - Vinchur - Dhule.	13.00	470.1	0.00	483.10	Old NH
13	61	222	Kalyan (NH-3) - Murbad - Ghatghar - Ale - Ahmadnagar - Shivgaon - Gevrai - Pachegaon - Majalgaon - Pathri- Prabhani - Nanded - Bhokar - Andhra Pradesh Border	610.00	0.00	5.00	615.00	Old NH
14	848	(3)	Thane (NH-48) - Nasik - Peint - Gujarat border	77.50	123 30	0.00	200.80	Old NH-3- Length 146 800 km & New NH-848 Length-54 00
15	161	--	AP border - Nanded (NH-61) - Hingoli - Washim - Akola (NH-53)	290.70	0	0 00	290.70	2012-13
16	166	--	Ratnagiri - Tink - Pali - Sakharpa - Malkapur - Shahuwadi - Kolhapur-Miraj-Sangola-Solapur	370.00	0.00	0 00	370.00	2012-13

Sr. No.	NH No.	old NH No.	National Highway	Lenth with PWD	Lenth with NHAI	Lenth with MSRDC/ M.C.	Length (km.)	delared year
17	348A	--	The Highway starting from its junction with NH-348 near JNPT connting Gavan phata section of SH-54 (Km.5.300 to km.14.550) Amara Marg (km.0.00 to km.6.500) and terminating at its junction with Palm beach Road.	0.00	14.35	0.00	14.35	
18	160	--	Sinnar on NH-60 connecting Shiridi and terminating at Ahmadnagar on NH-61.	145.2	0.00	0.00	145.20	2012-13
19	361	--	Tuljapur-Latur-Yavatmal-Wardha-Boti Bori on NH-44	0.00	482.5	0.00	482.50	2012-13
20	848A	--	Union Territory of Dadra Nagar Haveli / Maharashtra Border - Sutrakar and terminating at its junction with NH-48 near Talasari in the state of Maharashtra	5.20	0.00	0.00	5.20	2013-14
22	150 Extn.	--	Dudhani- Akkalkote- Sholapur (new NH-52)	68.20	0.00	0.00	68.20	2012-13
23	166A	--	Vadkhal (NH-66) - Alibag	22.00	0.00	0.00	22 00	2013-14
24	753	--	Duggipar- Goregaon- Gondia	48.00	0.00	0 00	48.00	2013-14
25	753A	--	Malkapur- Buldhana- Chikhli- Deulgaon Raja- Jalna - Aurangabad	216.20	0.00	0 00	216 20	2013-14
26	753B	--	Shevali- Nizampur- Chhadvel- Nundurbar- Taloda- Akkalkura- Gujarat Border	125.00	0.00	0.00	125 00	2013-14
27	930	--	Muramgaon- Dhanora- Gadchiroli- Mul- Chandrapur- Warora- Wani- Karanji (NH-44)	280.00	0 00	0.00	280.00	2013-14
28	953	--	Sarad (Mahrastra State Border) - Vani-Pimpalgaon (NH-60)	58.00	0.00	0.00	58.00	2014-15
29	547 E	--	Savner (NH-47)-Dipwada-Kalmeshwar-Gondkhairi	34.30	0.00	0.00	34 30	2014-15
30	353D	--	Nagpur (NH53) -Unred-Nagbhid-Brahamapuri-Armori (NH- 353 C)	142.00	0.00	0.00	142.00	2014-15
31	353C	--	Sakoli (NH-53)-Vadsa-Armori-Gadchiroli-Chamorshi-Ashti-Allapalli-Repanpalli- Sironcha	325.50	0.00	0.00	325.50	2014 15
32	353E	--	Umred (NH-353D)-Bhishi-Chimur-Anadvan-Varora	110.00	0 00	0.00	110.00	2014-15

Sr. No.	NH No.	old NH No.	National Highway	Lenth with PWD	Lenth with NHAI	Lenth with MSRDC/ M.C.	Length (km.)	delared year
33	965	--	The highway starting from its junction with NH 65 near Mohol connecting Pandharpur, Malshiras, Phaltan, Nira, Jejuri, Saswad near Pune and terminating at its junction with NH 60 near Alandi in the State of Maharashtra. **(Yet not entrusted)**	286.70	0 00	0.00	286 70	2015-16
34	50	--	The highway starting from its junction with new NH No. 161 at Nanded in the State of Maharashtra connecting Udgir, Bidar, Homnabad, Gulbarga, Jevargi, Bijapur, Hospet and terminating at its junction with NH-48 near Lakshmisagara in the State of Karnataka.**(Yet not entrusted)**	128.00	0 00	0 00	128.00	2015-16
				414.70	0.00	0.00	414.70	
Total NH in the State of Maharashtra				3965.45	3383.16	127.99	7476.60	

(विवरण पत्र क्रमांक २) परिच्छेद क्र. २.१.७.३

'रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)
PART II—Section 3—Sub-section (ii)
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 13] नई दिल्ली, मंगलवार, जनवरी 3, 2017/ पौष 13, 1938
No. 13] NEW DELHI, TUESDAY, JANUARY 3, 2017/PAUSA 13, 1938

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 3 जनवरी, 2017

का. आ. 13(अ).—केन्द्रीय सरकार, राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 (1956 का 48) (जिसे इसमें इसके पश्चात् उक्त अधिनियम कहा गया है) की धारा 2 की उप-धारा (2) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, निम्नलिखित तालिका के स्तम्भ (3) में विनिर्दिष्ट प्रत्येक राजमार्ग को तत्संबंधी तदनुरूपी स्तम्भ (2) में यथा-विनिर्दिष्ट राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करती है।

राजमार्गों, जिन्हें अब इस अधिसूचना द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया जाना है, को तालिका के स्तम्भ (1), (2) और (3) में यथा-निर्दिष्ट क्रमशः नई क्रम संख्याओं, नई राष्ट्रीय राजमार्ग संख्याओं तथा राष्ट्रीय राजमार्गों के विवरण के साथ उक्त अधिनियम की अनुसूची में अंत:स्थापित किया गया समझा जाएगा।

तालिका

क्र. सं.	नई राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या	राष्ट्रीय राजमार्गों का विवरण
(1)	(2)	(3)
353	548सी	महाराष्ट्र राज्य में सतारा के निकट रारा-48 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और कोरेगांव, म्हासवाड़, मलशीराज, अकलुज - तेम्भुरनी - कुरुदवाडी , बर्शी, येरमाला, कोलंब, कैज, धरुर, माजलगांव - परतुर - वातुर - मांथा - लोनार - मेहकर - जानेफल - खामगांव - शीगांव - अकोट - अंजानगांव - वडगांव को जोड़ने वाला और महाराष्ट्र राज्य में बैतुल के निकट रारा-47 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
354	753ई	महाराष्ट्र राज्य में अजंता के निकट रारा-753एफ के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर बुलढाना को जोड़ने वाला और खामगांव के निकट रारा-53 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
355	548ई	महाराष्ट्र राज्य में म्हासवाड़ के निकट रारा-548सी के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर पिलिव को जोड़ने वाला और पंढरपुर के निकट रारा-965 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।

356	752जी	मध्य प्रदेश राज्य में सेन्दवा के निकट रारा-53 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर खेटिया को जोड़ने वाला और शहदा, प्रकाशा, नंदुरबार, वीसरवाड़ी, सकरी, सतना, दिओला, चंदवाड़, मनमाड, येवोला, कोपरगांव को जोड़ने वाला और महाराष्ट्र राज्य में शिर्डी के निकट रारा-160 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
357	561	महाराष्ट्र राज्य में अहमदनगर के निकट रारा-61 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर आश्ती, चिन्कोडी, पाटिल, काडा, राजुरी को जोड़ने वाला और जामखेड़ के निकट रारा-548डी के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
358	753एफ	महाराष्ट्र राज्य में जलगांव के निकट रारा-53 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर पाहुर, अजंता, सिल्लोड, फुलम्बरी, औरंगाबाद, नेवासा, वडाला बहिरोबा, घोड़ेगांव, अहमदनगर, शिरुर, रंजनगांव, शिकारपुर, पुणे, पौद, मुलसी, तम्हिनी, निजामपुर, मनगांव, म्हालसा को जोड़ने वाला और रारा-166सी पर दीघी पत्तन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
359	548ए	महाराष्ट्र राज्य में शाहपुरा के निकट रारा-848ए के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर मुरबाड, करजाट, खालापुर, पाली, ताले, मनमाड को जोड़ने वाला और अगरडांडा पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
360	166ई	महाराष्ट्र राज्य में गुहागर के निकट रारा-166सी के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर चिपलुन, पाटन, करड, कादेगाव, वीटा, खानपुर, नगाज, जाट को जोड़ने वाला और कर्नाटक राज्य में बीजापुर के निकट रारा-52 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
361	266	महाराष्ट्र राज्य में रारा-166ई पर जट से प्रारंभ होकर जट, कावथे मानकल, शिरधोना, तासगांव, पालुस को जोड़ने वाला और रारा-166ई पर कराड पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
362	548बी	महाराष्ट्र राज्य में मांथा के निकट रारा-548सी के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर देवगांव फाटा, सेलु, पाथरी, सोनपेठ, पराली, वैजनाथ, अंबाजोगाई, रेनापुरफाटा, लातुर (रारा-361), औसा, ओमारगा, येनेगुर, मुरुम, अलुर, अक्कलकोट, नागासुर को जोड़ने वाला और बीजापुर (वीजापुर) के निकट रारा-52 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
363	548सी	महाराष्ट्र राज्य में मांथा के निकट रारा-548सी के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर लोनार, मेहकर, चिखली को जोड़ने वाला और खामगांव के निकट रारा-53 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
364	161एच	महाराष्ट्र राज्य में जलगांव जमोद के निकट रारा-161जी के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और नांदुरा के निकट रारा-53 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
365	161जी	महाराष्ट्र राज्य में जलगांव जमोद के निकट रारा-161जी के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और महाराष्ट्र राज्य में खाकनार के निकट रारा-930 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
366	361एच	महाराष्ट्र राज्य में पराली वैजनाथ के निकट रारा-752एफ के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और धर्मापुरी, पानगांव को जोड़ने वाला और रेनापुर फाटा पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
367	548डी	महाराष्ट्र राज्य में तालेगांव दभादे के निकट रारा-48 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और चाकन, शिकारपुर, न्हावरे, श्रीगोंडा, जलगांव, जामखेड़, पटोडा, मंजारसुंबा, कैज, अंबाजोगाई, किनगांव को जोड़ने वाला और चाकुर के निकट रारा-361 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
368	516ए	महाराष्ट्र राज्य में अहमदनगर के निकट रारा-61 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और करमला, तेम्भुरनी, पारिते, करकंब, पंढरपुर, मंगलवेधा को जोड़ने वाला और कर्नाटक राज्य में वीजापुर के निकट रारा-52 के साथ अपने जंक्शन पर समापृत होने वाला राजमार्ग।
369	965सी	महाराष्ट्र राज्य में पंढरपुर के निकट रारा-965 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और शेटफाल को जोड़ने वाला और कुरुवाडी के निकट रारा-548सी के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।

370	752आई	महाराष्ट्र राज्य में कोपरगांव के निकट रारा-752जी के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और वैजापुर, लसुर, औरंगाबाद, जालना, वातुर, मांथा, जिंतुर, औंदा नागनाथ, बसमत, अरधापरु, तमसा, हिमायतनगर, धनकी फुलसावांगी, महुर को जोड़ने वाला और धनोदा के निकट रारा-361 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
371	965जी	महाराष्ट्र राज्य में पतास, बारामती, इंदापुर, अकलुज, वेलापुर, संगोला, भलवानी, कडलास के निकट रारा-65 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और जट के निकट रारा-166ई के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
372	752के	महाराष्ट्र राज्य में जिंतुर के निकट रारा-752आई के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और महाराष्ट्र राज्य में बोरी, जरी, परभनी, गंगाखेड़, इसाद, किनगांव, धनोरा, वडवल, नागनाथ, घरानी, नालेगांव, लातुर, नितुर, निलंगा, सिरशी, औराद शजानी को जोड़ने वाला और कर्नाटक राज्य में भालकी के निकट रारा-50 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
373	347ए	महाराष्ट्र राज्य में मुलतई के निकट रारा-47 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और बारुद, अशती, अर्वी, पुलगांव, वर्धा, सेवाग्राम, सोनेगांव, हिंगनघाट, जंब को जोड़ने वाला और वरोरा के निकट रारा-930 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
374	930डी	चंदरपुर के निकट रारा-930 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर वीसापुर, बल्लारपुर, बामनी, राजुरा, वरुर, देवाडा, लक्कडकोट को जोड़ने वाला और महाराष्ट्र/तेलंगाना सीमा पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
375	361बी	महाराष्ट्र राज्य में कालंब रोड - रालेगांव - कापसी - सिरसगांव - वाडनेर के निकट रारा-361 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और वाडकी के निकट रारा-44 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
376	353बी	तेलंगाना राज्य में आदिलाबाद के निकट रारा-44 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और कोरपना, वनसाडी, गड़चंदूर, बमवाडा, राजुरा, गोंडपिंपरी को जोड़ने वाला और महाराष्ट्र राज्य में आशती के निकट रारा-353सी के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
377	247	महाराष्ट्र राज्य में दाहेगांव के निकट रारा-47 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और कामथी, कुही, उमरेद, भिवापुर, पावोनी, अधयाल, पाहेला, भंडारा को जोड़ने वाला और रामटेक के निकट रारा-753 के साथ अपने जंक्शन पर समापृत होने वाला राजमार्ग।
378	161ए	महाराष्ट्र राज्य में रारा-548सी अकोट, पतसुल, भोद के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और अकोला, बरशी तकली, शेलु बाजार, मंगरुलपीर, मनोरा, दिगरस, अरनी, धनोदा (ओवरलैप), माहुर, सरखानी, किनवट, इसलापुर, हिमायतनगर, भोकर, मुडखेड़ (ओवरलैप), नांदेड़, उस्मानपुर, कौथा, मुखेड़, बरहाली, मुकराबाद, लखमापुर, सावरमल, नंगरगा, वज्जर को जोड़ने वाला और औराड के निकट रारा-161सी के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
379	361सी	महाराष्ट्र राज्य में दिगरस के निकट रारा-361 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और धनोड, दरवहा, करनजा, मोजोर को जोड़ने वाला और मुर्तिजापुर के निकट रारा-53 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
380	161ई	महाराष्ट्र राज्य में वासिम के निकट रारा-161 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और भोयार, शेलगांव, मंगरुलपीर, पोघाट, करनजा, कमरगांव को जोड़ने वाला और रारा-53 पर हिवरा बीके पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
381	353आई	महाराष्ट्र राज्य में वाडी के निकट रारा-53 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और हिंगाना, टी. प्वाइंट, एस्सानी, मिहान, आउटर रिंग रोड, गुमगांव, गुमगांव, सलाईधाभा, बूटीबोरी एमआईडीसी, ताकलघाट, कापरी मोरेश्वर, असोला, सिंधी रेलवे स्टेशन पर शुष्क पत्तन को जोड़ने वाला और पवनार के निकट रारा-361 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।

382	753जे	महाराष्ट्र राज्य में रारा-53 जलगांव, मेहरुन, शिरोली, सामनेर, लसगांव, पाचोरा, भादगांव, चालीसगांव, तम्बोरा, न्यायडोंगरी, पिंपरखेड़, नंदगांव, हिसवाहल के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और मनमाड के निकट रारा-752जी के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
383	753एल	महाराष्ट्र राज्य में पाहुर के निकट रारा-753एफ के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर जामनेर, बोदवाड, मुक्तईनगर को जोड़ने वाला मध्य प्रदेश राज्य में बुरहानपुर को जोड़ते हुए खंडवा के निकट रारा-347बी के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
384	353जे	महाराष्ट्र राज्य में नागपुर के निकट रारा-53 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और कमलेश्वर, कटोल, भरसिंगी, जलाईखेड़ा, वारुड, चंदुर बाजार, अचलपुर को जोड़ने वाला पारतवाड़ा के निकट रारा-548सी के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
385	353के	महाराष्ट्र राज्य में नंदगांव पेठ के निकट रारा-53 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और शिरखेड, मोरसी को जोड़ने वाला और वारुड के निकट रारा-347ए के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
386	561	महाराष्ट्र राज्य में तंबा राजुरी, ओथेरला, पिट्ठी, शिरापुर के निकट रारा-548डी के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और बीड़ के निकट रारा-52 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
387	752ई	महाराष्ट्र राज्य में पैथान के निकट रारा-752एफ के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर मुंगी, बोधेगांव, घोनसपरगांव, उखंडा चकला, मिडसांगवी, शिरुर कासर, राक्षसभुवन, खोल्याचिवड़ी, खारेगाव, डोंगरकिन्ही, चुंबली, पटोदा, पारगांव, घुम्बरा, गिघोल को जोड़ने वाला और खरड़ पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
388	752एच	महाराष्ट्र राज्य में येवला के निकट रारा-752जी के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर अंडरसुल रोटेगांव, शिवुर, देवगांव रणगारी, देवाशी, दौलताबाद, खुलताबाद, फुलांबरी दभाडी, राजुर को जोड़ने वाला और दिउलगांव के निकट रारा-753ए के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
389	753एम	महाराष्ट्र राज्य में चिखली के निकट रारा-753ए के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और धाड़, महोरा, भोकरदान, हसनवाद को जोड़ने वाला रारा-752एच पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।

[फा. सं. एनएच-14012/24/2016-पी एंड एम]

माया प्रकाश, निदेशक (पी एंड बी)

पाद टिप्पण: राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 (1956 का 48) और इसकी अनुसूची, भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या एसआरओ 1180, दिनांकित 4 अप्रैल, 1957 द्वारा प्रकाशित की गई थी और इसे अधिसूचना संख्या का.आ. 689 (अ), दिनांकित 4 अप्रैल, 2011 द्वारा प्रतिस्थापित किया गया था और पिछली बार संशोधन अधिसूचना संख्या का. आ. 4171(अ), दिनांकित 27 दिसंबर, 2016 द्वारा किया गया था।

MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

NOTIFICATION

New Delhi, the 3rd January, 2017

S.O. 13(E).—In exercise of the powers conferred by sub-section (2) of section 2 of the National Highways Act, 1956 (48 of 1956) (hereinafter referred to as the said Act), the Central Government hereby declares each of the highways specified in the column (3) of the Table below to be a national highway, as specified in the corresponding column (2) thereof.

The highways, now declared to be national highways by this notification, shall be deemed to be inserted in the Schedule to the said Act with the new serial numbers, the new national highways numbers and the description of the national highways thereof, as indicated in columns (1), (2) and (3) respectively, of the Table.

TABLE

Sr. No.	New National Highways No.	Description of National Highways
(1)	(2)	(3)
353	548C	The Highway starting from its junction with NH-48 near Satara in the state of Maharashtra and Connecting to Koregaon, Mhaswad, Malshiras. Akluj – Tembhurni – Kurudwadi, Barshi, Yermala, Kalamb, Kaij, Dharur, Majalgaon – Partur – Watur – Mantha – Lonar – Mehkar – Janephal – Khamgaon – Shegaon – Akot – Anjangaon – Wadgaon and terminating at its junction with NH-47 near Baitul in the state of Maharashtra.
354	753E	The Highway starting from its junction with NH-753F near Ajanta and connecting Buldana and terminating at its junction with NH-53 near Khamgaon in the state of Maharashtra
355	548E	The highway starting from its junction with NH-548C near Mhasvad connecting Piliv and terminating at its junction with NH-965 near Pandharpur in the state of Maharshtra.
356	752G	The Highway starting from its junction with NH-53 near Sendwa connecting Khetia in the state of Madhya Pradesh, Shahada, Prakasha, Nandurbar, Visarwadi, Sakri, Satana, Deola, Chandvad, Manmad, Yeola, Kopargaon and terminating at its junction with NH-160 near Shirdi in the state of Maharashtra.
357	561	The Highway starting from its junction with NH-61 near Ahmednagar and connecting Ashti, Chinkodi, Patil Kada, Rajuri, and terminating at its junction with NH-548D near Jamkhed in the state of Maharashtra.
358	753F	The Highway starting from its junction with NH-53 nea Jalgaon and connecting to Pahur, Ajanta, Sillod, Phulambri, Aurangabad, Newasa, Wadala Bahiroba, Ghodegaon, Ahmednagar, Shirur, Ranjangaon, Shikrapur, Pune, Paud, Mulshi, Tamhini, Nijampur, Mangaon, Mhasla and Terminating at Dighi Port on NH-166C in the state of Maharashtra.
359	548A	The Highway starting from its junction with NH-848A near Shahapur and connecting Murbad, Karjat, Khalapur, Pali, Tale, Manmad and terminating at Agardanda in the state of Maharashtra.
360	166E	The Highway starting from its junction with NH-166C near Guhagar and connecting to Chiplun, Patan, Karad, Kadegaon, Vita, Khanapur, Nagaj, Jat in the state of Maharashtra and terminating at its junction with NH-52 near Vijapur in the state of Karanataka.
361	266	The Highway starting From Jat on NH-166E and connecting Jat, Kavathe Mahnkal, Shirdhona, Tasgaon, Palus terminating at Karad on NH-166E in the state of Maharashtra.
362	548B	The Highway starting from its junction with NH-548C near Mantha connecting Deogoan Fata, Selu, Pathari, Sonpeth, Parali Vaijnath, Ambajogai, Renapurphata, Latur (NH-361), Ausa, Omarga, Yenegur, Murum, Alur, Akkalkot, Nagasur and terminating at its junction with NH-52 near Bijapur (Vijapur) in the state of Maharashtra
363	548C	The highway starting from its junction with NH-548C near Mantha connecting Lonar, Mehkar, Chikhali and terminating at its junction with NH-53 near Khamgaon in the state of Maharashtra
364	161H	The highway starting from its junction with NH-161G near Jalgaon Jamod and terminating at its junction with NH-53 near Nandura in the state of Maharashtra.
365	161G	The highway starting from its junction with NH-161G Jalgaon Jamod in the state of Maharashtra and terminating at its junction with NH- 930 near Khaknar in the state of Maharashtra.
366	361H	The Highway starting from its junction with NH-752F near Parali Vaijnath and connecting to

		Dharmapuri, Pangaon and terminating at Renapur Phata in the state of Maharashtra
367	548D	The Highway starting from its junction with NH-48 near Talegaon Dabhade and connecting to Chakan, Shikrapur, Nhavare, Srigonda, Jalgaon, Jamkhed, Patoda, Manjarsumba, Kaij, Ambajogai, Kingaon and terminating at its junction with NH-361 near Chakur in the state of Maharashtra.
368	516A	The Highway starting from its junction with NH-61 near Ahmednagar and connecting to Karmala, Tembhurni, Parite, Karkamb, Pandharpur, Mangalwedha in the state of Maharashtra and terminating at its junction with NH-52 near Vijapur in the state of Karnataka.
369	965C	The Highway starting from its junction with NH-965 near Pandharpur and connecting to Shetphal and terminating at its junction with NH-548C near Kurudwadi in the state of Maharashtra.
370	752I	The Highway starting from its junction with NH-752G near Kopargaon and connecting to Vaijapur, Lasur, Aurangabad, Jalana Watur, Mantha, Jintur, Aunda Nagnath, Basmat, Ardhapur, Tamsa, Himayatnagar, Dhanki Phulsawangi, Mahur and terminating at its junction with NH-361 near Dhanoda in the state of Maharashtra.
371	965G	The Highway starting from its junction with NH-65 near Patas, Baramati, Indapur, Akluj, Velapur, Sangola, Bhalwani, Kadlas and terminating at its junction with Nh-166E near Jat in the state of Maharashtra.
372	752K	The Highway Starting from its junction with NH-752I near Jintur in the state of Maharashtra and connecting to Bori, Zari, Parbhani, Gangakhed, Isad, Kingaon, Dhanora, Wadval, Nagnath, Gharani, Nalegoan, Latur, Nitur, Nilanga, Sirshi, Aurad Shajani in the state of Maharashtra and terminating at its junction with NH-50 near Bhalki in the state of Karnataka.
373	347A	The Highway starting from its junction with NH-47 near Multai and connecting to Warud, Ashti, Arvi, Pulgaon, Wardha, Sevagram, Sonegaon, Hinganghat, Jamb and terminating at its junction with NH-930 near Warora in the state of Maharashtra
374	930D	The highway starting from its junction with NH-930 near Chandarpur connecting Visapur, Ballarpur, Bamni, Rajura, Warur, Dewada, Lakkdkot and terminating at Maharashtra / Telangana Border.
375	361B	The Highway starting from its junction with NH-361 near Kalamb road - Ralegaon - Kapsi - Sirasgaon - Vadner and terminating at its junction with NH-44 near Wadki in the state of Maharashtra.
376	353B	The Highway starting from its junction with NH-44 near Adilabad in the state of Telangana and connecting to Korpana, Vansadi, Gadchandur, Bamawada, Rajura, Gondpimpri and terminating at its junction with NH-353C near Ashti in the state of Maharashtra.
377	247	The Highway starting from its junction with NH-47 near Dahegaon and connecting to Kamthi, Kuhi, Umred, Bhiwapur, Paoni, Adhyal, Pahela, Bhandara and terminating at its junction with NH-753 near Ramtek in the state of Maharashtra
378	161A	The Highway starting from its junction with NH-548C Akot, Patsul, Bhod in the state of Maharashtra and connecting to Akola, Barshi Takli, Shelu bazaar, Mangrulpir, Manora, Digras, Arni, Dhanoda (Overlap), Mahur, Sarkhani, Kinvat, Islapur, Himayatnagar, Bhokar, Mudkhed (Overlap), Nanded, Osmanpur, Kautha, Mukhed, Barhali, Mukrabad, Lakhmapur, Sawarmal, Nangarga, vazzar and terminating at its junction with NH-161C near Aurad in the state of Maharashtra.
379	361C	The Highway starting from its junction with NH-361 near Digras and Connecting to Donad, Darwha, Karanja, Mozor and terminating at its junction with NH-53 near Murtijapur in the state of Maharashtra.
380	161E	The Highway starting from its junction with NH-161 near Washim and connecting to Bhoyar, Shelgaon, Mangrulpir, Poghat, Karanja, Kamargaon and terminating at Hivra Bk on NH-53 in the state of Maharashtra.
381	353I	The Highway starting from its junction with NH-53 near Wadi and connecting to Hingana, T point, Essasani, Mihan, Outer Ring road, Gumgaon, Gumgaon, Salaidhabha, Butibori MIDC, Takalghat, Kapri Moreshwar, Asola, Dry Port at Sindi Railway and terminating at its junction

		with NH-361 near Pavnar in the state of Maharashtra
382	753J	The Highway starting from its junction with NH-53 Jalgaon, Mehrun, Shiroli, Samner, Lasgaon, Pachora, Bhadgaon, Chalisgaon, Tambora, Nyaydongri, Pimperkhed, Nandgaon, Hisvahal and terminating at its junction with NH-752G near Manmad in the state of Maharashtra.
383	753L	The Highway starting from its junction with NH-753F near Pahur connecting Jamner, Bodvad, Muktainagar in the state of Maharashtra connecting Burhanpur and terminating at its junction with NH-347B near Khandwa in the state of Madhya Pradesh.
384	353J	The Highway starting from its junction with NH-53 near Nagpur and connecting to Kalmeshwar, Katol, Bharsingi, Jalaikheda, Warud, Chandur Bazar, Achalpur and terminating at Paratwada on NH-548C in the state of Maharashtra.
385	353K	The Highway starting from its junction with NH-53 near Nandgaon Peth and connecting to Shirkhed, Morshi and terminating at its junction with NH-347A near Warud in the state of Maharashtra.
386	561	The Highway starting from its junction with NH-548D near Tamba Rajuri, Otherla, Pitthi, Shirapur terminating at its junction with NH-52 near Beed in the state of Maharashtra.
387	752E	The Highway starting from its junction with NH-752F near Paithan, connecting Mungi, Bodhegaon, Ghoanaspargaon, Ukhanda Chakla, Midsangvi, Shirur Kasar, Rakshasbhuwan, Kholyachiwadi, Kharegaon, Dongarkinhi, Chumbli, Patoda, Pargaon, Ghumbra, Gighol and terminating at Kharad in the state of Maharashtra.
388	752H	The highway starting from its junction with NH-752G near Yevla connecting Andarsul Rotegaon, Shivur, DevgaonRanagari, Dewashi, Daultabad, Khultabad, Phulambri Dabhadi, Rajur and terminating at its junction with NH-753A near Deulgaon in the state of Maharashtra.
389	753M	The Highway starting from its junction with NH-753A near Chikhali and connecting to Dhad, Mahora, Bhokardan, Hasanbad and terminating at NH-752H in the state of Maharashtra.

[F. No. NH-14012/24/2016-P & M]

MAYA PRAKASH, Director (P & B)

Footnote: The National Highways Act, 1956 (48 of 1956) and the Schedule thereto was published in the Gazette of India vide notification number S.R.O. 1180 dated 4th April, 1957 and was substituted vide notification number S.O. 689(E), dated 4th April, 2011 and last amended vide notification number S.O. 4171(E), dated 27th December, 2016.

अधिसूचना

नई दिल्ली, 3 जनवरी, 2017

का.आ. 14(अ).—केन्द्रीय सरकार, राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 (1956 का 48) (जिसे इसमें इसके पश्चात् उक्त अधिनियम कहा गया है) की धारा 2 की उप-धारा (2) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, निम्नलिखित तालिका के स्तम्भ (3) में विनिर्दिष्ट प्रत्येक राजमार्ग को तत्संबंधी तदनुरूपी स्तम्भ (2) में यथा-विनिर्दिष्ट राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करती है ।

राजमार्गों, जिन्हें अब इस अधिसूचना द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया जाना है, को तालिका के स्तम्भ (1), (2) और (3) में यथा-निर्दिष्ट क्रमश: नई क्रम संख्याओं, नई राष्ट्रीय राजमार्ग संख्याओं तथा राष्ट्रीय राजमार्गों के विवरण के साथ उक्त अधिनियम की अनुसूची में अंत:स्थापित किया गया समझा जाएगा ।

तालिका

क्र. सं.	नई राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या	राष्ट्रीय राजमार्गों का विवरण
(1)	(2)	(3)
189	160	महाराष्ट्र राज्य में सिन्नर के निकट रारा-60 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर शिर्डी, अहमदनगर, कोलगांव, दौंड, फलतान, दहीवंडी, वीटा, तासगांव, मिराज को जोड़ने वाला और कर्नाटक राज्य में चिकोडी को जोड़ते हुए रारा-48 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
193	63	महाराष्ट्र राज्य में बर्शी के निकट रारा-548सी के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर येदशी, धोकी, मुरुद, लातुर, रीनापुर, नालेगांव, दिघोई, उदगीर, देगलुर, आदमपुर, खाटगांव, सगरोली, आंध्र प्रदेश राज्य में निजामाबाद, मेटपल्ली, मनचेराल, चिन्नूर, छत्तीसगढ़ राज्य में सिरोंचा, बीजापुर, जगदलपुर, ओडिशा राज्य में कोटापाद को जोड़ने वाला और बोरीगुमा के निकट रारा-26 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
271	753	महाराष्ट्र राज्य में दुग्गीपार के निकट रारा-53 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर गोरेगांव, गोंडिया, तिरोरा, तुसार, उसरा, जंब, शिव, रामटेक, परशिवनी, खापा को जोड़ने वाला और सावनेर के निकट रारा-47 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
275	130डी	छत्तीसगढ़ राज्य में कोंडागांव के निकट रारा-30 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर नरायनपुर, कुतुल को जोड़ने वाला और महाराष्ट्र राज्य में बिनगुंडा, लहेरी, धोदराज, भामरागढ़, हेमलकासा को जोड़ते हुए अंललापल्ली के निकट रारा-353सी के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
342	543	मध्य प्रदेश राज्य में शहडोल के निकट रारा-43 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर डिंडोरी, मंडला, नैनपुर, लमता, बालघाट को जोड़ने वाला और महाराष्ट्र राज्य में राजेगांव, धमनगांव, रवांडी, गोंडिया, आमगांव, दिओरी, कोरची, कुरखेड़ा, वाडसा (देसाईगंज) को जोड़ते हुए ब्रह्मपुरी के निकट रारा-353डी के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।

[फा. सं. एनएच-14012/24/2016-पी एंड एम]

माया प्रकाश, निदेशक (पी एंड बी)

पाद टिप्पण: राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 (1956 का 48) और इसकी अनुसूची, भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या एसआरओ 1180, दिनांकित 4 अप्रैल, 1957 द्वारा प्रकाशित की गई थी और इसे अधिसूचना संख्या का.आ. 689(अ), दिनांकित 4 अप्रैल, 2011 द्वारा प्रतिस्थापित किया गया था और पिछली बार संशोधन अधिसूचना संख्या का. आ. 4171(अ), दिनांकित 27 दिसंबर, 2016 द्वारा किया गया था।

NOTIFICATION

New Delhi, the 3rd January, 2017

S.O. 14(E).— In exercise of the powers conferred by sub-section (2) of section 2 of the National Highways Act, 1956 (48 of 1956) (hereinafter referred to as the said Act), the Central Government hereby declares each of the highways specified in the column (3) of the Table below to be a national highway, as specified in the corresponding column (2) thereof.

The highways, now declared to be national highways by this notification, shall be deemed to be inserted in the Schedule to the said Act with the new serial numbers, the new national highways numbers and the description of the national highways thereof, as indicated in columns (1), (2) and (3) respectively, of the Table.

TABLE

Sr. No.	New National Highways No.	Description of National Highways
(1)	(2)	(3)
189	160	The highways strating from its junction with NH-60 near Sinnar connecting Shirdi, Ahmadnagar, Kolgaon, Daund, Phaltan, Dahiwandi, Vita, Tasgaon, Miraj in the state of

		Maharashtra connecting Chikhodi and Terminating at its junction with NH-48 in the state of Karnataka.
193	63	**The Highway starting from its junction with NH-548C near Barshi and connecting to Yedshi, Dhoki, Murud, Latur, Renapur, Nalegaon, Dighoi, Udgir, Deglur, Adampur, Khatgoan, Sagroli in the state of Maharashtra** connecting Nizamabad, Metpalli, Mancheral, Chinnur in the State of Andhra Pradesh, Sironcha, Bijapur, Jagdalpur in the State of Chhattisgarh Kotapad and terminating at its junction with NH-26 near Boriguma in the State of Orissa.
271	753	The Highway starting from its junction with NH-53 near Duggipar connecting Goregaon, Gondia, **Tirora, Tumsar, Usara, Jamb, Shiv, Ramtek, Parsheoni, Khapa and terminating at its junction with NH-47 near Savner in the state of Maharashtra.**
275	130D	The highway starting from its junction with NH-30 near Kondagaon connecting Narainpur, **Kutul in the state of Chhatisgarh connecting Bingunda, Laheri, Dhodraj, Bhamragard, Hemalkasa and terminating at its junction with NH-353C near Allapalli in the state of Maharashtra.**
342	543	The Highway starting from its junction with NH-43 Shahdol connecting Dindori, Mandla, Nainpur, Lamta, Balghat in the state of Madhya Pradesh **connecting Rajegaon, Dhamangaon, Rawandi, Gondia, Amgaon, Deori, Korchi, Kurkheda, Wadsa (Desaiganj and terminating at its junction with NH-353D near Bramhapuri in the state of Maharashtra.**

[F. No. NH-14012/24/2016-P & M]

MAYA PRAKASH, Director (P & B)

Footnote: The National Highways Act, 1956 (48 of 1956) and the Schedule thereto was published in the Gazette of India vide notification number S.R.O. 1180 dated 4th April, 1957 and was substituted vide notification number S.O. 689(E), dated 4th April, 2011 and last amended vide notification number S.O. 4171(E), dated 27th December, 2016.

Uploaded by Dte. of Printing at Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.

SARVESH KUMAR SRIVASTAVA

रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)
PART II—Section 3—Sub-section (ii)
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 583] नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 28, 2017/फाल्गुन 9, 1938
No. 583] NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 28, 2017/PHALGUNA 9, 1938

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 28 फरवरी, 2017

का.आ. 651(अ). —केन्द्रीय सरकार, राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 (1956 का 48) की धारा 2 की उप-धारा (2) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, भारत सरकार के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग II, खंड 3, उप-खंड (ii) में प्रकाशित अधिसूचना सं.का.आ. 689 (अ), दिनांकित 4 अप्रैल, 2011 में एतद्वारा और निम्नलिखित संशोधन करती है, अर्थात्: —

अनुसूची में, क्रम सं. 193, 353, 356, 359, 360, 362, 363, 365, 368, 370, 373, 378 और 381 तथा उससे संबंधित प्रविष्टियों के स्थान पर निम्नलिखित अंत:स्थापित किया जाएगा, अर्थात्: —

क्र. सं.	नई राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या	राष्ट्रीय राजमार्गों का विवरण
(1)	(2)	(3)
193	63	महाराष्ट्र राज्य में वर्शी के निकट रारा-548सी के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर येदशी, धोकी, मुरुद, लातुर, रीनापुर, नालेगांव, दिघोई, उदगीर, देगलुर, आदमपुर, खाटगांव, सगरोली, तेलंगाना राज्य में निजामाबाद, मेटपल्ली, मनचेराल, चिन्नूर, महाराष्ट्र राज्य में सिरोंचा, छत्तीसगढ़ राज्य में बीजापुर, जगदलपुर, ओडिशा राज्य

		में कोटापाद को जोड़ने वाला और बोरीगुमा के निकट रारा-26 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
353	548सी	महाराष्ट्र राज्य में सतारा के निकट रारा-48 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और महाराष्ट्र राज्य में कोरेगांव, म्हासवाड़, मलशीराज, अकलुज - तेम्भुरनी - कुरुदवाडी , बर्शी, येरमाला, कोलंब, कैज, धरुर, माजलगांव - परतुर - वातुर - मांथा - लोनार - मेहकर - जानेफल - खामगांव - शीगांव - अकोट - अंजानगांव - वडगांव को जोड़ने वाला और मध्य प्रदेश राज्य में बैतुल के निकट रारा-47 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
356	752जी	मध्य प्रदेश राज्य में सेन्दवा के निकट रारा-52 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर शहदा, प्रकाशा, नंदुरवार, वीसरवाड़ी, सकरी, सतना, दिओला, चंदवाड़, मनमाड, येवोला, कोपरगांव को जोड़ने वाला और महाराष्ट्र राज्य में शिर्डी के निकट रारा-160 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
359	548ए	महाराष्ट्र राज्य में शाहपुरा के निकट रारा-848 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर मुरबाड, करजाट, खालापुर, पाली, ताले, मनदाद को जोड़ने वाला और अगरडांडा पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
360	166ई	महाराष्ट्र राज्य में गुहागर के निकट रारा-166सी के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर चिपलुन, पाटन, करड़, कादेगाव, वीटा, खानपुर, नगाज, जाट को जोड़ने वाला और कर्नाटक राज्य में बीजापुर (विजयापुरा) के निकट रारा-52 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
362	548बी	महाराष्ट्र राज्य में मांथा के निकट रारा-548सी के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर देवगांव फाटा, सेलु, पाथरी, सोनपेठ, पराली, वैजनाथ, अंबाजोगाई, रेनापुरफाटा, लातुर (रारा-361), औसा, ओमारगा, येनेगुर, मुरुम, अलुर, अक्कलकोट, नागासुर को जोड़ने वाला और कर्नाटक राज्य में बीजापुर (विजयापुरा) के निकट रारा-52 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
363	548सीसी	महाराष्ट्र राज्य में मेहकर के निकट रारा-548सी के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर लोनार, मेहकर, चिखली को जोड़ने वाला और खामगांव के निकट रारा-53 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
365	161जी	महाराषट्र राज्य में जलगांव जमोद के निकट रारा-161जी के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और मध्य प्रदेश राज्य में खाकनार के निकट रारा-930 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
368	561ए	महाराष्ट्र राज्य में अहमदनगर के निकट रारा-61 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और करमला, तेम्भुरनी, पारिते, करकंब, पंढरपुर, मंगलवेधा को जोड़ने वाला और कर्नाटक राज्य में बीजापुर (विजयापुरा) के निकट रारा-52 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
370	752आई	महाराष्ट्र राज्य में कोपरगांव के निकट रारा-752जी के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और वैजापुर, लसुर, औरंगावाद, जालना, वातुर, मांथा, जिंतुर, औंदा नागनाथ, वसमत, अरधापरु, तमसा, हिमायतनगर, धनकी फुलसावांगी, महुर को जोड़ने वाला और धनोदा के निकट रारा-161ए के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
373	347ए	मध्य प्रदेश राज्य में मुलतई के निकट रारा-47 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और महाराष्ट्र राज्य में वारुद, अशती, अर्वी, पुलगांव, वर्धा, सेवाग्राम, सोनेगांव, हिंगनघाट, जंब को जोड़ने वाला और वरोरा के निकट रारा-930 के साथ अपने जंक्शन पर समापुत होने वाला राजमार्ग।

378	161ए	महाराष्ट्र राज्य में रारा-548सी अकोट, पतसुल, भोद के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और महाराष्ट्र राज्य में अकोला, वर्शी तकली, शेलु बाजार, मंगरुलपीर, मनोरा, दिगरस, अरनी, धनोदा, माहुर, सरखानी, किनवट, इसलापुर, हिमायतनगर, भोकर, कुडखेड़, नांदेड़, उस्मानपुर, कौथा, मुखेड़, बरहाली, मुकराबाद, लखमापुर, सावरमल, नंगरगा, वज्जर को जोड़ने वाला और कर्नाटक राज्य में औराड के निकट रारा-161सी के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग ।
381	353आई	महाराष्ट्र राज्य में वाडी के निकट रारा-53 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर और हिंगाना, टी. प्वाइंट, एस्सानी, मिहान, आउटर रिंग रोड, गुमगांव, सलाईधाभा, बूटीबोरी एमआइडीसी, ताकलघाट, कापरी मोरेश्वर, असोला, सिंधी रेलवे स्टेशन पर शुष्क पत्तन को जोड़ने वाला और पवनार के निकट रारा-361 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग ।

[फा.सं. एनएच-14012/24/2016-पी एंड एम]

माया प्रकाश, निदेशक (पी एंड बी)

पाद टिप्पण: राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 (1956 का 48) और इसकी अनुसूची, भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या एसआरओ 1180, दिनांकित 4 अप्रैल, 1957 द्वारा प्रकाशित की गई थी और इसे अधिसूचना संख्या का.आ. 689 (अ), दिनांकित 4 अप्रैल, 2011 द्वारा प्रतिस्थापित किया गया था और पिछली बार संशोधन अधिसूचना संख्या का. आ. 14 (अ), दिनांकित 03 जनवरी, 2017 द्वारा किया गया था ।

MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

NOTIFICATION

New Delhi, the 28th February, 2017

S.O. 651(E). — In exercise of powers conferred by sub-section (2) of Section 2 of the National Highways Act, 1956(48 of 1956), the Central Government hereby makes the following further amendment in the notification of the Government of India, in the Ministry of Road Transport and Highways published in the Gazette of India, Extraordinary, Part II, Section 3, Sub-section (ii) vide number S.O 689 (E), dated, the 4th April, 2011, namely:-

In the Schedule, for serial number 193, 353, 356, 359, 360, 362, 363, 365, 368, 370, 373, 378 and 381 and entries relating thereto, the following shall be substituted, namely: -

Serial No.	New National Highway No.	Description of National Highways
(1)	(2)	(3)
193	63	The Highway starting from its junction with NH-548C near Barshi and connecting to Yedshi, Dhoki, Murud, Latur, Renapur, Nalegaon, Dighoi, Udgir, Deglur, Adampur, Khatgoan, Sagroli in the state of Maharashtra connecting Nizamabad, Metpalli, Mancheral, Chinnur in the State of **Telengana**, Sironcha **in the State of Maharashtra**, Bijapur, Jagdalpur in the State of Chhattisgarh Kotapad and terminating at its junction with NH-26 near Boriguma in the State of Orissa.
353	548C	The Highway starting from its junction with NH-48 near Satara in the state of Maharashtra and Connecting to Koregaon, Mhaswad, Malshiras, Akluj, Tembhurni, Kurudwadi, Barshi, Yermala, Kalamb, Kaij, Dharur, Majalgaon,

		Partur, Watur, Mantha, Lonar, Mehkar, Janephal, Khamgaon, Shegaon, Akot, Anjangaon, Wadgaon **in the State of Maharashtra** and terminating at its junction with NH-47 near Baitul in the state of **Madhya Pradesh**.
356	752G	The Highway starting from its junction with **NH-52** near Sendwa connecting Khetia in the state of Madhya Pradesh, Shahada, Prakasha, Nandurbar, Visarwadi, Sakri, Satana, Deola, Chandvad, Manmad, Yeola, Kopargaon and terminating at its junction with NH-160 near Shirdi in the state of Maharashtra.
359	548A	The Highway starting from its junction with **NH-848** near Shahapur and connecting Murbad, Karjat, Khalapur, Pali, Tale, Mandad and terminating at Agardanda in the state of Maharashtra.
360	166E	The Highway starting from its junction with NH-166C near Guhagar and connecting to Chiplun, Patan, Karad, Kadegaon, Vita, Khanapur, Nagaj, Jat in the state of Maharashtra and terminating at its junction with NH-52 near **Bijapur (Vijayapura)** in the state of Karanataka.
362	548B	The Highway starting from its junction with NH-548C near Mantha connecting Deogoan Fata, Selu, Pathari, Sonpeth, Parali Vaijnath, Ambajogai, Renapurphata, Latur (NH-361), Ausa, Omarga, Yenegur, Murum, Alur, Akkalkot, Nagasur **in the State of Maharashtra** and terminating at its junction with NH-52 near **Bijapur (Vijayapura)** in the state of **Karnataka.**
363	**548CC**	The highway starting from its junction with NH-548C near **Mehkar** connecting Chikhali and terminating at its junction with NH-53 near Khamgaon in the state of Maharashtra
365	161G	The highway starting from its junction with NH-161G Jalgaon Jamod in the state of Maharashtra and terminating at its junction with NH- 930 near Khaknar in the state of **Madhya Pradesh.**
368	561A	The Highway starting from its junction with NH-61 near Ahmednagar and connecting to Karmala, Tembhurni, Parite, Karkamb, Pandharpur, Mangalwedha in the state of Maharashtra and terminating at its junction with NH-52 near **Bijapur (Vijayapura)** in the state of Karnataka.
370	752I	The Highway starting from its junction with NH-752G near Kopargaon and connecting to Vaijapur, Lasur, Aurangabad, Jalana Watur, Mantha, Jintur, Aunda Nagnath, Basmat, Ardhapur, Tamsa, Himayatnagar, Dhanki Phulsawangi, Mahur and terminating at its junction with **NH-161A** near Dhanoda in the state of Maharashtra.
373	347A	The Highway starting from its junction with NH-47 near Multai **in the State of Madhya Pradesh** and connecting to Warud, Ashti, Arvi, Pulgaon, Wardha, Sevagram, Sonegaon, Hinganghat, Jamb and terminating at its junction with NH-930 near Warora in the state of Maharashtra
378	161A	The Highway starting from its junction with NH-548C Akot, Patsul, Bhod in the state of Maharashtra and connecting to Akola, Barshi Takli, Shelu bazaar, Mangrulpir, Manora, Digras, Arni, Dhanoda, Mahur, Sarkhani, Kinvat, Islapur, Himayatnagar, Bhokar, Mudkhed, Nanded, Osmanpur, Kautha, Mukhed, Barhali, Mukrabad, Lakhmapur, Sawarmal, Nangarga, **Vazzar in the State of Maharashtra** and terminating at its junction with NH-161C near Aurad in the state of **Karnataka.**
381	353I	The Highway starting from its junction with NH-53 near Wadi and connecting to Hingana, T point, Essasani, Mihan, Outer Ring road, Gumgaon, Salaidhabha, Butibori MIDC, Takalghat, Kapri Moreshwar, Asola, Dry Port at Sindi Railway and terminating at its junction with NH-361 near Pavnar in the state of Maharashtra

[F. No. NH-14012/24/2016-P&M]
MAYA PRAKASH, Director (P&B)

Footnote:-The National Highways Act, 1956 (48 of 1956) and the Schedule thereto was published in the Gazette of India *vide* notification number S.R.O. 1180 dated 4th April, 1957 and was substituted vide notification number S.O.689 (E), dated 4th April, 2011 and last amended *vide* notification number S.O. 14(E), dated 3rd January, 2017..

Uploaded by Dte. of Printing at Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.

ALOK KUMAR
Digitally signed by ALOK KUMAR
Date: 2017.03.05 12:09:29 +05'30'

MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

NOTIFICATION

New Delhi, the 5th December, 2017

S.O. 3807(E).—In exercise of the powers conferred by sub-section (2) of section 2 of the National Highways Act, 1956 (48 of 1956), the Central Government hereby declares each of the highways specified in columns (2) and (3) of the Table below to be a national highway.

The said highways, now declared to be national highways, shall be deemed to be specified in the Schedule to the said Act with the new serial numbers, the new national highways numbers and the description of the national highways thereof, as indicated in columns (1), (2) and (3) respectively, of the said Table.

TABLE

Serial No.	New National Highway No.	Description of National Highways
(1)	(2)	(3)
409	354	The highway starting from its junction with NH-54 near Gurdaspur connecting Derababa Nanak, Ramdas, Ajnala, Amritsar (NH-3), Chabal Kalan, Bhikhiwind, Amarkot, Khem Karan (Indo-Pak Border), Arifke, Firozpur (NH-5), Sadiq, Sri Muktsar Sahib (NH-754), Rupana and terminating at its junction with NH-7 near Malaut in the state of **Punjab.**
410	354B	The highway starting from its junction with NH-54 near Zira connecting Markhai, Kulgarhi, and terminating at its junction with NH-5 near **Firozepur** in the state of **Punjab.**
411	148BB	The Highway starting from its junction with NH-148B near Moonak connecting Lehra Gaga and terminating at Sunam in the state of **Punjab.**
412.	105B	The highway starting from its junction with NH-5 near Dhillon Nagar (Moga), connecting Bagh Purana (NH-254) and terminating at its juction with NH-54 near Baja Khana in the State of **Punjab.**
413	152A	The highway starting from its junction with NH-52 near Khanauri connecting Shergarh, Amo in the state of **Punjab**, Sangatpura, Nand, Sighwala, Sanghan, Mahal Kheri, Padala, Gandhi and terminating at its junction with NH-152 near Kaithal in the State of **Haryana.**
414	907G	The Highway starting from its junction with NH No- 907 near Jagadhri connecting Jaroda, Budheri, Bherthal, Mahmoodpur, Salempur Banger and terminating near Bilaspur in the state of **Haryana.**
415	352R	The highway starting from its junction with NH-352 (Jhajjar Bypass) connecting Dulhera, Daboda Khurd, Nuna Majra and terminating at its junction with NH- 9 (Bahadurgarh Bypass) in the state of **Haryana.**
416	352W	The highway starting from its junction with NH-352 near Vijay Nagar (Rewari) connecting Kakoria, Jaitpur, Pataudi, Jamalpur, Wazirpur, Harsaru and terminating at its junction with NH- 48 near Shaktinagar (Gurugram) in the state of **Haryana.**
417	126	The highway starting from its junction with NH-26 near Barapali connecting Dhaurakhanda, Panimora, Chichinda and terminating at its junction with NH-53 near Sohela in the State of **Odisha.**
418	130CD	The highway starting from its junction with NH-30 (Kurud Bypass) connecting Umarda, Megha, Bijhuli, Singhpur, Dugli, Dongardula, Nagari, Sonamagar, Sihawa, Ratawa in the state of **Chhattisgarh** connecting Ghutkel, Kundei, Hatabharandi, Raighar, Beheda, Umerkote, Dhodra, Dhamanaguda, Dabugaon and terminating at its junction with new NH No. 26 near Papdahandi in the State of **Odisha.**
419	316A	The highway starting from its junction with NH-316 near Konark connecting Ratanpur, Satabhaya, Dhamra, Basudevpur, Talapada, Chandipur, Chandaneswar in state of Odisha and terminating at Digha in the State of **West Bengal.**
420	516A	The highway starting from its junction with NH-516 near Gopalpur Port and terminating at its junction with NH-316 near Satpada in the State of **Odisha.**
421	381A	The highway starting from its junction with NH-81 near Vellakoil connecting

Serial No.	New National Highway No.	Description of National Highways
(1)	(2)	(3)
		Mettupalayam, Ayyampalayam, Kumarandisavadi, Muthur, Muthainvalasu, Elumathur, Modakuruchi, Thannerpanthal, Sakthi Nagar (in Erode), Pallipalayam, Veppadai, Padaiveedu, and terminating at its junction with new NH -544 near Sankakiri in the State of **Tamil Nadu.**
422	381B	The highway starting from its junction with NH-81 near Musiri connecting Thottiyam, Ezlurpatty, Meikalnaikanpatty and terminating at its junction with NH- 44 near Namakkal in the State of **Tamil Nadu**.
423	785	The highway starting from Pandian Hotel Junction in Madurai connecting Naganagulam, Ayyar, Bungalow, Oomachikulam, Vembarali, Vathipatti, Chatthirapatti, Chinnapatti, and terminating at Natham in the State of **Tamil Nadu.**
424	716A	The highway starting from its junction with NH-716 near Puttur connecting , Narayana Vanam, Thumburu, Koppedu, Harijan, Vada, Ramagiri, Krishnapuram, Utthukottai in the State of **Andhra Pradesh** connecting Tharachi, Palavakkam, Periyapalam, Kannigaipair, and terminating at its junction with NH-16 near Janappachataram in the State of **Tamil Nadu.**
425	147E	The highway starting from its junction with NH- 47 near Jhabua (Bypass) connecting Nawagaon and terminating near Raipuriya in the state of Madhya Pradesh.
426	135BB	The highway starting from its junction with NH-35 (Bargarh More) near Jamira connecting Bargarh, Gahur in the state of **Uttar Pradesh** connecting Dubi, Magdaur and terminating at its junction with NH-135B near Dabhoura in the state of **Madhya Pradesh.**
427	135BD	The highway starting from its junction with NH-135B near Sirmaur connecting Kolha, Rajgarh, Kyoti, Bagahaiya, Lalgaon, Pangadi and terminating at its junction with NH-30 near Kalwari in the state of **Madhya Pradesh.**
428	135BG	The highway starting from its junction with NH-35 near Chitrakoot in the state of Uttar Pradesh connecting Majhgawa, Satna and terminating at its junction with NH-30 near Maihar in the state of **Madhya Pradesh.**
429	548H	The highway starting from its junction with NH-48 near Sankeshwar in the state of **Karnataka** connecting Gadhinglaj, Ajara, Amboli, Madkhol, Sawantwadi, Insuli and terminating at its junction with NH-66 near Banda in the state of **Maharashtra**.
430	748AA	The highway starting from its junction with NH-748 near Machhe connecting Piranvadi, Navage, Kinaye, Kusamalli, Jamboti, Kalmani, Kankumbi, in the state of **Karnataka** Poriem, Matnee and terminating at Sanquelim (near Shri Dattaraya Mandir) in the State of **Goa.**
431	367A	The highway starting from its junction with NH-67 near Koppal and terminating at its junction with NH No. 50 near Metgal in the State of **Karnataka.**
432	954	The highway starting from its junction with NH-54 near Pakka Saharaha connecting Morjanda Khari, Mamakhera, Lalgarh Jattan, Banwala, 4LNP and terminating at its junction with NH-62 near Kaluwala in the state of **Rajasthan.**
433	311	The highway starting from its junction with NH-11 near Singhana connecting Khetri Nagar, Jasrapur, Nangli, Saledisingh, Bhatiwar, Chhawasari, and terminating at Titanwara in the State of **Rajasthan.**
434	921	The highway starting from its junction with NH-21 near Mahwa connecting Mandwar, Nangal Sumer Singh, Almarpur, Kheda, Mangalsinh, Ghadi, Antapuar, Piana, Doroli, Machedi Mode, and terminating at Rajgarh bypass in the State of **Rajasthan.**
435	70	The highway starting from its junction with NH-25 near Munabao connecting Sundra, Myajlar, Dhanana, Asutar, Ghotaru, Loghewala, and terminating at its junction with NH-68 near Tanot in the State of **Rajasthan.**
436	925	The highway starting from its junction with NH-25 near Gagaria connecting Baori kalan, Serwa and terminating at Bakhasar in the State of **Rajasthan**

Serial No.	New National Highway No.	Description of National Highways
(1)	(2)	(3)
437	925A	The highway starting from its junction with new NH-925 near Satta and terminating at its junction with new NH No.-68 near Gandhav in the State of **Rajasthan.**
438	911	The highway starting from its junction with NH-11 near Bap connecting Naukh, Charanwala, Ranjitpura, Godu, Gokul, Tawarwala, Jaggasar, Dantour, and terminating at Poogal in the State of **Rajasthan.**
439	730H	The highway starting from its junction with NH-730 near Kudwa connecting Mihinpurwa, Motipur, Nishangarh, Bichia and terminating at Katarnighat in the state of **Uttar Pradesh.**
440	321	The highway starting from its junction with NH-2 near Kiraoli connecting Mori, Vamanpura, Jhengera and terminating at Kagarol in the State of **Uttar Pradesh.**
441	731AG	The highway starting from its junctiion with NH-731A near Rajapur connecting Ramtekra and terminating at its junction with NH-35 near Raipura in the state of **Uttar Pradesh.**
442	709AD	The highway starting from its junction with NH-709A near Shamli connecting Lalukheri, Bhagra, Mirapur and terminating at its junction with NH-344 near Muzaffarnagar in the state of **Uttar Pradesh.**
443	160A	The highway starting from its junction with NH-60 near Sinnar connecting Pandhurli, Dhamangaon and terminating at its junction with NH-848 near Khambale in the state **Maharashtra.**
444	160B	The highway starting from its junction with NH-160 near Zagade Phata and terminating at its junction with NH-752G near Kopargaon in the state **Maharshtra.**
445	753C	The Highway starting from its junction with NH-753A (Jalna Bypass) connecting Sindhkhed Raja, Dusrabid, Bibi, Sultanpur, Mehkar, Dongaon, kenwad, Malegaon Jahangir, Shelu bazar, Karanja, Bramhankhed, Kherda, Pimpalgaon, Vaghoda, Dashasar, Talegaon and terminating at its junction with NH-347A near Pulgaon in the state of **Maharashtra.**
446	965D	The Highway starting from its junction with NH-65 near Kedagaon connecting Supe, Morgaon, Nira, Lonand, Wathar and terminating at its junction with NH-48 near Wade Phata (Satara) in the state of **Maharashtra.**
447	753BB	The Highway starting from its junction with NH-753B Nadurbar (Devmogra) connecting Ghotane, Dondaicha, Bamne, Chillane, Kasbe, Shindkheda and terminating at its junction with NH-52 near Songir Phata in the state of **Maharashtra.**
448	160D	The highway starting from its junction with NH-60 near Nandur Shingote connecting Dighe, Talegaon, Loni and terminating at its junction with NH-160 near Kolhar in the state **Maharshtra.**
449	348B	The highway starting from its junction with NH-348 near Ulwe (Padeghar) connecting Hambhulpad, Kauli Belodak, Chirner, Sai and terminating at its junction with NH-66 near Raigad (Barapada) in the state of **Maharashtra.**
450	348BB	The highway starting from its junction with new NH-348B near Chirner connecting Koproli and terminating at Khopta Creek in the state of **Maharashtra.**
451	753AB	The highway starting from its junction with NH-753A at Shendra MIDC ROB connecting Bhalgaon, Ghadivat, Bidkin, Shendurvada, Bargaon and terminating near Kasab Kheda Phata at junction of proposed Aurangabad Bypass on NH-52 in the State of **Maharashtra.**

[F. No. NH-14012/27/2014-P&M](Pt-5)

RAJESH GUPTA, Dy. Secy.

Footnote:— The Schedule to the National Highways Act, 1956 (48 of 1956) was substituted vide notification number S.O.689 (E), dated 4th April, 2011publised in the Gazette of India, dated the 4th April, 2011 and subsequently amended vide notifications number S.O. 3718(E), dated 22.11. 2017.

क्र. सं.	नई रारा सं.	राष्ट्रीय राजमार्ग का विवरण
(1)	(2)	(3)
		मिडसांगवी, शिरुर कासर, राक्षसभुवन, खोलयाचीवाडी, खारेगांव, डोंगरकिन्ही, चुंबली, पटोदा, पारगांव, चुंबरा, गिधोल को जोड़ने वाला और खरड़ पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।

[फा.सं. एनएच-14012/27/2014-पी ऍड एम (पार्ट-5)]

राजेश गुप्ता, उप सचिव

पाद टिप्पण:— राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 (1956 का 48) और इसकी अनुसूची, भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या एसआरओ 1180, दिनांकित 4 अप्रैल, 1957 द्वारा प्रकाशित की गई थी और इसे अधिसूचना संख्या का.आ. 689 (अ), दिनांकित 4 अप्रैल, 2011 द्वारा प्रतिस्थापित किया गया था और पिछली बार संशोधन अधिसूचना, दिनांकित **22.11.2017** द्वारा की गई थी।

NOTIFICATION

New Delhi, the 5th December, 2017

S.O. 3808(E).—In exercise of the powers conferred by sub-section (2) of section 2 of the National Highways Act, 1956 (48 of 1956), the Central Government hereby makes the following further amendment in the notification of the Government of India, in the Ministry of Road Transport and Highways published in Gazette of India, Extraordinary, Part II, Section 3, Sub Section (ii) vide number S.O. 689(E) dated the 4th April, 2011, namely:-

In the Schedule, for serial number 35, 111, 207, 239, 280, 378, and 387 and entries relating thereto, the following shall be substituted namely:-

TABLE

Serial No.	New National Highway No.	Description of National Highways
(1)	(2)	(3)
35	11	The highway starting from its junction with NH-70 near *Myajlar connecting Jaisalmer*, Pokharan, Bikaner, Sri Dungarpur, Ratangarh, Fatehpur, Jhunjhunu, Chirawa in the State of **Rajasthan**, Narnaul and terminating at its junction with new NH No.-352 near Rewari in the State of **Haryana**.
111	32	The highway starting from its junction with NH-48 near Chennai connecting Chengalpattu, Tindivanam, Puducherry, Cuddalore, Chidambaram, Karaikul (Puducherry), Nagapatinam, Vellankanni, Thiruthuraipoondi, Muthupettai, Adirampattinam, Kottaipattinam, Kattumavadi, Thond,i Devipattinam, Ramanathapuram bypass, Thiruppullani, Keelakarai, Ervadi, Valinokam, Sayalgudi, Vembar, Vaippar, Kulathoor, Veppalodai, Pattina, Maruthur and terminating at its junction with NH-44 near Tutticorin in the State of **Tamil Nadu**.
207	68	The highway starting from its junction with NH-70 near *Tanot connecting Ramgarh, Bhadasar, Jaisalmer*, Barmer, Sanchor in the State of **Rajasthan**, Tharad, Bhabar, Radhanpur, Kamalpur, Khakhal, Roda, Dunawada, Patan, Chanasma, Mahesana, Kherva, Gojariya, Sama, Churada, Kuvadara and terminating at its junction with NH-48 near Prantij in the State of **Gujarat**.
239	173	The highway starting from its junction with NH-73 near Mudigere connecting Chikkamagaluru, Kadur, Tamatadahalli, Hosadurga and terminating at its junction with new NH No. 369 near Holalkere in the State of Karnataka.
280	130A	The highway starting from its junction with NH-30 near Pondi connecting Pandaria, Mungeli, *Bilaspur, Sipat, Dhania, Baloda, Panthora, Urga, Hasti, Bhaisma, Nonbira, Dharamjayagarh and terminating at its junction with NH-130 near Pathalgaon* in the State of **Chhattisgarh**.
378	161A	The Highway starting from its junction with NH-548C Akot, Patsul, Bhod, Akola, Barshi Takli, Shelu bazaar, Mangrulpir, Manora, Digras, Arni, Dhanoda, Mahur, Sarkhani, Kinvat, Islapur, Himayatnagar, Bhokar, Mudkhed, Nanded, Osmanpur, Kautha, Mukhed, Barhali, Mukrabad, Lakhmapur, Sawarmal, Nangarga, Wazzar in the state of **Maharashtra** connecting Aurad, Tuljapur,

Serial No.	New National Highway No.	Description of National Highways
(1)	(2)	(3)
		Mustapur, Markhal, Nawadgeri and terminating at its junction with Bidar Ring Road in the state of **Karnataka.**
387	752E	The Highway starting from its junction with NH-52 (Beed Bypass) near Aurangabad connecting Bidkin, Dhorkin, Paithan, Mungi, Bodhegaon, Ghoanaspargaon, Ukhanda Chakla, Midsangvi, Shirur Kasar, Rakshasbhuwan, Kholyachiwadi, Kharegaon, Dongarkinhi, Chumbli, Patoda, Pargaon, Ghumbra, Gighol and terminating at Kharad in the state of **Maharashtra.**

[F. No. NH-14012/27/2014-P&M (pt-5)]
RAJESH GUPTA, Dy. Secy.

Footnote:— The National Highways Act, 1956 (48 of 1956) and the Schedule thereto was published in the Gazette of India vide notification number S.R.O. 1180 dated 4th April, 1957 and was substituted vide notification number S.O.689 (E), dated 4th April, 2011 and last amended vide notification no. 3718 dated 22.11.2017.

Uploaded by Dte. of Printing at Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064 and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.

ALOK KUMAR Digitally signed by ALOK KUMAR Date: 2017.12.07 15:30:03 +05'30'

MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

NOTIFICATION

New Delhi, the 6th February, 2018

S.O. 541(E).—In exercise of the powers conferred by sub-section (2) of section 2 of the National Highways Act, 1956 (48 of 1956), the Central Government hereby declares each of the highways specified in columns (2) and (3) of the Table below to be a national highway.

The said highways, now declared to be national highways, shall be deemed to be specified in the Schedule to the said Act with the new serial numbers, the new national highways numbers and the description of the national highways thereof, as indicated in columns (1), (2) and (3) respectively, of the said Table.

Sl. No.	New National Highway No.	Description of National Highways
(1)	(2)	(3)
463	160C	The Highway starting from its junction with NH-160 near Rahuri and terminating at its junction with NH-753 near Shani Shinganapur in the state of Maharashtra.
464	166H	The Highway starting from its junction with NH-166 near Sangli and terminating at its junction with NH- 48 near Peth Naka in the state of Maharashtra.
465	761	The Highway starting from its junction with NH-61 near Belhe and Connecting Alkuti, Devibhoyare, Nighoj and terminating at its junction with NH-753F near Shirur in the state of Maharashtra.
466	753H	The Highway starting from its junction with NH-753F near Sillod and connecting to Bhokardan, Hasnabad, Rajur, Bawnepangri, Jalna, Ambad and terminating at its junction with NH-52 near Wadigodri (Warigodri) in the state of Maharashtra.
467	166D	The Highway starting from its junction with NH-66 near Pen and connecting to Ransai and terminating at its junction with NH-548A near Madh (Mahad Ashtvinayak) in the state of Maharashtra.
467	652	The Highway starting from its junction with NH-52 near Tuljapur connecting to Andur, Naldurg, Hannur and terminating at its junction with NH-150 near Akkalkot in the state of Maharashtra.
468	465	The Highway starting from its junction with NH-65 near Mohol connecting Kurul, Mandrup, Basavanagar, Walsang and terminating at its junction with NH-65 near Tandulwadi in the state of Maharashtra.
469	647	The Highway starting from its junction with NH-347A near Arvi connecting to Pimpalkuta, Kanrangna, Anji, Pavnar and terminating at its junction with NH-347A near Wardha in the state of Maharashtra.
470	461B	The Highway starting from its junction with NH-161 near Hingoli connecting Namdeo, Narsi, Sengaon, Sakhara, Risod and terminating at its junction with NH-161 near Malegaon in the state of Maharashtra.
471	160H	The Highway starting from its junction with NH-60 near Malegaon connecting to Chaugaon, Kusumbe, Mehargaon, Khwathi, Lamkhani, Shewade, Dondaicha, Sarangkheda, Sawalde and terminating at its junction with NH-752G near Shahada in the state of Maharashtra.
472	361F	The Highway starting from its juinction with NH-361 near Loha connecting Palam, Gangakhed, Parli Vaijnath, Telgaon, Wadvani, Beed, Arvi and terminating at Kharwandi in the state of Maharashtra.
472	965DD	The highway starting from its junction with NH-965D near Lonand and connecting Andori, Shirwal, Bhor, Apti, Mahad, Mandangarh and terminating at Pacharal in the state of Maharashtra. (with connection to birth place of Baba Saheb Ambedkar)
473	166F	The Highway starting from its junction with NH-66 near Mahad and terminating at

Sl. No.	New National Highway No.	Description of National Highways
(1)	(2)	(3)
		Raigad Fort in the state of Maharashtra.
477	166G	The Highway starting from its junction with NH-66 near Talere (Talera) connecting Vaibhavawadi, Gaganbawada (Bavda) and terminating at its junction with NH-48 near Kolhapur in the state of Maharashtra.
478	548DD	The Highway starting from its junction with NH-48 near Vadgaon connecting to Katraj, Kondwa, Undri, (Mantarwadi Chowk), Vadki, Loni-Kalbhor,Theurphata, Kesanand and terminating at junction of NH-753F near Lonikand in the State of Maharashtra.

[F. No. NH-14012/13/2017-P&M(pt)]

RAJESH GUPTA, Dy. Secy.

Footnote : The Schedule to the National Highways Act, 1956 (48 of 1956) was substituted *vide* notification number S.O. 689(E), dated 4th April, 2011 publised in the Gazette of India, dated the 4th April, 2011 and subsequently amended *vide* notifications number S.O. 88(E), dated 04.01.2018.

अधिसूचना

नई दिल्ली, 6 फरवरी, 2018

का.आ. 542(अ).—केन्द्रीय सरकार, राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 (1956 का 48) की धारा 2 की उप-धारा (2) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, भारत सरकार के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग-II, खंड-3, उप-खंड (ii) में प्रकाशित अधिसूचना सं. का.आ. 689(अ), दिनांकित 4 अप्रैल, 2011 में एतद्द्वारा और निम्नलिखित संशोधन करती है, नामत:-

उक्त अनुसूची में, क्रम सं. 365 और 443 तथा उससे संबंधित प्रविष्टियों के स्थान पर निम्नलिखित प्रतिस्थापित किया जाएगा, नामत:-

तालिका

क्र. सं.	नई रारा सं.	राष्ट्रीय राजमार्ग का विवरण
(1)	(2)	(3)
365	161जी	महाराष्ट्र राज्य में पातुर के निकट रारा-161 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर बालापुर, शेगांव, संग्रामपुर, जलगांव जमोद को जोड़ते हुए और मध्य प्रदेश राज्य में खकनार के निकट रारा-930 के साथ अपने जंक्शन पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।
443	160ए	महाराष्ट्र राज्य में सिन्नेर के निकट रारा–60 के साथ अपने जंक्शन से प्रारंभ होकर पांडुरली, धमनगांव, खंबाले, त्रिंबकेश्वर, मोखाडा, जवहार, विक्रमगढ़, रारा-48 के निकट मनोर को जोड़ते हुए और पालघर पर समाप्त होने वाला राजमार्ग।

[फा. सं. एनएच-14012/13/2017-पी एंड एम (पार्ट)]

राजेश गुप्ता, उप सचिव

पाद टिप्पण : राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 (1956 का 48) की अनुसूची, भारत के राजपत्र, दिनांकित 4 अप्रैल, 2011 में प्रकाशित अधिसूचना संख्या का.आ. 689(अ), दिनांकित 4 अप्रैल, 2011 द्वारा प्रतिस्थापित की गई थी और बाद में संशोधन अधिसूचना सं. का.आ. 88(अ), दिनांकित 04.01.2018 द्वारा किया गया था।

रजिस्ट्री सं॰ डी॰ एल॰-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i)
PART II—Section 3—Sub-section (i)
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 312] नई दिल्ली, मंगलवार, जुलाई 10, 2007/आषाढ़ 19, 1929
No. 312] NEW DELHI, TUESDAY, JULY 10, 2007/ASADHA 19, 1929

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 10 जुलाई, 2007

सा.का.नि. 475(अ).—केन्द्रीय सरकार, केन्द्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 (2000 का 54) की धारा 12 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, राज्य सड़कों जिनके अंतर्गत अंतरराज्यीय संयोजी और आर्थिक महत्व की सड़कें भी हैं, की विनिर्दिष्ट परियोजनाओं, स्कीमों के संबंध में और उनसे संबंधित विकास और अनुरक्षण से संबंधी क्रियाकलापों में केन्द्रीय सड़क निधि के संवितरण के लिए निम्नलिखित नियम बनाती हैं, अर्थात् :—

1. संक्षिप्त नाम और प्रारंभ – (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम केन्द्रीय सड़क निधि (राज्य सड़कें) नियम, 2007 है ।

(2) ये राजपत्र में प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे ।

2. परिभाषाएं - इन नियमों में, जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो, –

(क) "अधिनियम" से केन्द्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 (2000 का 54) अभिप्रेत है ;

(ख) "कार्यपालक अभिकरण" से अभिप्रेत है –

(i) संघ राज्यक्षेत्र के मामले में, प्रशासक जिसे केन्द्रीय सरकार ने, संविधान के अनुच्छेद 239 के अधीन राष्ट्रीय राजमार्ग से संबंधित कार्यों के निष्पादन के संबंध मे कृत्यों का प्रत्यायोजन किया है ; और

(ii) किसी अन्य मामले में, राज्य सरकार को जिसे राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम 1956 (1956 का 48) की धारा 5 के अधीन ऐसे कृत्यों का प्रत्यायोजन किया है ;

(ग) "स्कीम" से राज्य सड़कों के विकास के लिए स्कीम अभिप्रेत है जिसके अंतर्गत अंतर राज्यिक संयोजी और आर्थिक महत्व की सड़कें भी हैं और स्कीम के अंतर्गत संसद के सदनो द्वारा पारित तारीख 13 मई , 1988 को केन्द्रीय सड़क निधि के शासी संकल्प द्वारा केन्द्रीय सड़क निधि के अधीन मंजूर राज्य सड़को के विकास से संबंधित स्कीमें भी हैं ;

(घ) उन शब्दों और पदों के, जो इसमें प्रयुक्त हैं, और परिभाषित नहीं हैं किंतु अधिनियम में परिभाषित हैं, वही अर्थ होंगे जो उस अधिनियम में हैं ।

3. परियोजनाओं, स्कीमों और क्रियाकलापों के संबंध में निधियों का संवितरण – अधिनियम की धारा 7 के अधीन विनिर्दिष्ट उपबंधों के अधीन, राज्य सड़कों के संनिर्माण और विकास से संबंधित परियोजनाओं, स्कीमों या क्रियाकलापों जिसके अंतर्गत अंतर राज्यीय संयोजी या आर्थिक महत्व की सड़कें भी हैं किंतु ग्रामीण सड़कों को छोड़कर और इन नियमों के नियम 4 के अनुसरण में पहचान की गई सड़कों के लिए निधियों का संवितरण होगा ।

4. पहचान की गई और पूर्विकता के लिए प्रक्रिया – (1) केन्द्रीय सरकार, यथास्थिति, राज्य सरकार या संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन के परामर्श से पहचान की गई परियोजनाओं, स्कीमों या क्रियाकलापों के लिए निधि निर्मोचित करेगी ।

(2) यदि, इस प्रकार पहचान की गई सभी परियोजनाओं, स्कीमों या क्रियाकलापों को निधि में साधनों की कमी के कारण मंजूरी नहीं हो सकी, केन्द्रीय सरकार यथास्थिति, राज्य सरकार या संघ राज्यक्षेत्र प्रशासन के परामर्श से निधियों की निर्मुक्ति के लिए परियोजनाओं, स्कीमों या क्रियाकलापों के लिए पूर्विकता से करेगी ।

(3) यथास्थिति, राज्य सरकारों या संघ राज्य क्षेत्रों के प्रशासन केन्द्रीय सरकार को स्कीमों की पहचान को सुकर बनाने या उनकी पूर्विकता के लिए परियोजनाओं, स्कीम या क्रियाकलापों को नियम 5 और नियम 6 के अनुसार आवश्यक ब्योरे देंगी ।

(4) राज्य सरकारें या संघ राज्य क्षेत्र के प्रशासन केन्द्रीय सरकार को परियोजनाओं, स्कीमों या क्रियाकलापों से संबंधित ब्यौरे देते समय इन नियमों के नियम 5 और नियम 6 के अधीन यथाविहित प्रक्रिया का पालन करेंगे ।

5. राज्य सड़कों के अधीन स्कीमों का अनुमोदन – (1) राज्य सड़कों से संबधित स्कीमों का अनुमोदन निम्नलिखित रीति में होगा, अर्थात् :-

(क) निधियों के उपयोग के लिए, स्कीम के अधीन पहले से मंजूर परियोजनाओं को समानुदेशित करने में पूर्विकता दी जाएगी और उपनियम (2) में यथाविनिर्दिष्ट नए कार्यों की मंजूरी के लिए उपयोग में प्रोद्भवन होगी ।

(ख) सभी राज्य सड़कें जिसके अंतर्गत राज्य राजमार्ग, प्रमुख जिला सड़कें और महत्ता की अन्य सड़कें भी हैं जिसमें ग्रामीण सड़कें नहीं है ।

(2) इस स्कीम में विचार किए गए कार्यों के प्रकार में निम्नलिखित होगा

(i) लुप्त प्रायः पुल, पारगामी जल निकास कार्य, पुलों का सुधार, दो लेनों को चौड़ा करना, कमजोर खंड (ज) सैक्शन को सुदृढ़ करना ;

(ii) यातायात संगम के सुधार, सड़क निर्माण सिगनल, उपमार्गों और ऊपरगामी पुलों का संनिर्माण, उप लेन पार्किंग का निर्माण, बस शैडों और उसके समान प्रकृति का संनिर्माण जिसके अंतर्गत सड़क सुरक्षा के पहलुओं की इंजीनियरी भी है ;

(iii) राष्ट्रीय राजमार्ग या राज्यीय राजमार्गों के समानांतर आपवादिक मामलों में, निर्माण क्षेत्र में बाइ पास और समानांतर सेवा सड़कों का संनिर्माण ; और

(iv) ग्रामीण सड़कों के साथ साथ पर्यटन महत्व के स्थानों से राष्ट्रीय राजमार्ग को संपर्क सड़कों का विकास करना ।

(3) प्रस्ताव में पर्याप्त लंबाई की सड़कें होंगी और साधारणतया कम से कम दस किलोमीटर लंबाई की होंगी, दो स्थानों को जोड़ने के लिए, संबंद्ध उपनियम (2) में जहां तक उल्लिखित कार्यों में दो स्थानों को जोड़ने के लिए दस किलोमीटर जहां से कम हैं, के लिए अपेक्षा नहीं होगी और इसमें केवल वे ही कार्य सम्मिलित बिना किसी विल्लंगमों के भूमि उपलब्ध हैं ।

(4) कार्यपालक अभिकरण, केन्द्रीय सरकार को ग्रहण की गई परियोजनाओं की सूची उपलब्ध कराएगा जिसमें राज्य सड़क मानचित्र पर दर्शित होगा जिसमें जिला सीमाएं, राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्य राजमार्ग, प्रमुख जिला सड़कें, ग्रामीण सड़कें या सड़कों के अन्य प्रकारों का विभिन्न रंगों में उपदर्शित होंगे, के अतिरिक्त निधि के अधीन पहले से ही अनुमोदित सड़कें भी होंगी ।

(5) परियोजनाएं इस दृष्टि से चयनित होंगी कि यथास्थिति संपूर्ण राज्य या संघ राज्य क्षेत्र में सड़कों का जाल का संतुलित विकास हो और प्रस्तावों के अंतर्गत निम्नलिखित विवरण भी होंगे, अर्थात् :-

(i) कार्य और जिला (जिलों)के नाम ;

(ii) क्षेत्र को दर्शित करते हुए सूचक मानचित्र और प्रस्तावित सड़क या पुल या सुधार कार्य ;

(iii) सुधार के लिए प्रस्तावित सड़क का प्रवर्ग चाहे राज्य राजमार्ग या प्रमुख जिला सड़क या अन्यथा हो ;

(iv) कार्य का प्रकार जिसके अंतर्गत संक्षेप में अपनाए गए विनिर्देश भी हैं ;

(v) लंबाई ;

(vi) वास्तविक अपेक्षाओं पर आधारित परियोजना की अनुमानित लागत और अनुमानित वास्तविक लागत ;

(vii) संभावित प्रारंभ करने की तारीख ;

(viii) समापन की लक्ष्य तारीख ;

(ix) परियोजना के लिए आवश्यक संपूर्ण विल्लंगमों रहित भूमि की उपलब्धता के संबंध में प्रमाणपत्र ।

(6) निधि के अधीन भूमि अधिग्रहण के लिए प्राक्कलन पर विचार नहीं होगा ।

(7) प्रस्तावित कार्य के मानक, डिजाइन और विनिर्देश केन्द्रीय सरकार द्वारा यथानिदेशित भारतीय सड़क कांग्रेस द्वारा संबंधित मार्गनिर्देशों, संहिताओं का अनुपालन करेंगे और परियोजना के पूरा होने की अवधि चौबीस मास से अधिक नहीं होगी जिसके अंतर्गत परियोजना की निविदा के लिए अवधि भी है ।

(8) केन्द्रीय सरकार, उपर्युक्त उपनियम (4) और उपनियम (5) में अभिकथित प्रस्तावों के लिए प्रशासनिक अनुमोदन प्रदान करेगी तथा कार्यपालक अभिकरण द्वारा प्राप्त प्रस्तावों को तकनीकी और वित्तीय मंजूरी देगी ।

(9) प्रस्ताव के लिए अनुमोदित प्रशासनिक रकम लागत के दस प्रतिशत से अधिक अनुज्ञेय नहीं होगी और यदि दस प्रतिशत से अधिक हो उसे कार्यपालक अभिकरण अपने संसाधनों से व्यवस्था करेगा ।

(10) केन्द्रीय सरकार द्वारा किसी पुनरीक्षित प्राक्कलन पर विचार नहीं किया जाएगा ।

(11) प्रत्येक कार्य के लिए प्राक्कलन के अंतर्गत आकस्मिकता के लिए तीन प्रतिशत की दर से, क्वालिटी नियंत्रण के लिए एक प्रतिशत की दर से और निर्धारित्त कर्म स्थापन के लिए 1.5 प्रतिशत की दर से इन शर्तों के अध्यधीन की उनके लिए इसके अतिरिक्त उपबंध हैं, कार्य की लागत का तीन प्रतिशत तक विस्तार निधि केन्द्रीय सरकार द्वारा नियुक्त प्रादेशिक अधिकारी के निपटान पर होगा या मानव शक्ति को किराए पर लेने के व्यय को उपगत करने के लिए और कार्य की क्वालिटी नियंत्रण का निष्पादन करने के लिए राज्य या केन्द्रीय सरकार के लिए प्राधिकृत कोई अन्य अधिकारी नियुक्त किया है ।

(12) किसी अधिकरण को इस स्कीम के अधीन किसी कार्य के निष्पादन के लिए कोई प्रभार संदेय नहीं होगा ।

(13) समाप्ति के पश्चात् परियोजनाओं के अनुरक्षण और चालू रखने का दायित्व कार्यपालक अभिकरण का होगा ।

(14) कार्यपालक अभिकरण यह सुनिश्चित करेगा कि कोई व्यक्तिगत परियोजना में तकनीकी अनुमोदन, वित्तीय मंजूरी और प्रवर्तन कार्य के प्रशासनिक अनुमोदन की तारीख से चार मास की अवधि के भीतर हो जाए जिसके न होने पर कार्य को नामंजूर समझा जाएगा ।

(15) मंजूर कार्यों को उपधारा (5) में निर्दिष्ट ब्यौरों के साथ दी गई समय सूची के भीतर पूरा किया जाएगा ।

(16) निधि के खातों का संपरीक्षण भारत के नियंत्रण महालेखापरीक्षक द्वारा होगा और ऐसी रीति में और ऐसे अंतराल में जो उसके द्वारा विनिर्दिष्ट की जाए ।

(17) कार्यपालक अधिकरण, प्ररूप - 1 में उपयोग का प्रमाणपत्र देगा जिसे राज्य या संघ राज्यक्षेत्र के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा नियुक्त प्रादेशिक अधिकारी द्वारा सत्यापित किया जाएगा जिसके साथ त्रैमासिक प्रगति रिपोर्ट भी होगी जो निधि की अतिरिक्त किस्तों के निर्मोचन के लिए किए गए व्ययों की सीमा और कार्य की भौतिक प्रगति के आधार पर होगी :

परंतु किसी वित्तीय वर्ष के दौरान इस प्रकार निर्मोचित सभी रकम उस वित्तीय वर्ष के दौरान राज्य या संघ राज्य क्षेत्र को प्रोद्भूत रकम से अधिक नहीं होगी और रकम जो पूर्ववर्ती वर्षों में प्रोद्भूत हुई है उसे निर्मोचित नही किया जाएगा ।

(18) स्कीमों की कुल लागत का अनुमोदन बैंक की मंजूरी की सीमा होगी जो सामान्यतया समय की किसी भी सीमा पर अधिक नहीं होगी, वर्ष के लिए वार्षिक प्रोद्भवन दो बार होगा जो किसी राज्य या संघ राज्यक्षेत्र के संबंध में स्कीमों की मंजूरी है ।

6. राज्य सड़को के लिए निधियों का निर्मोचन – (1) प्रत्येक राज्य या संघ राज्यक्षेत्र के लिए चालू वर्ष के लिए प्रोद्भवन का एक - तिहाई मंजूर कार्यो के प्रयोग के लिए संबंद्ध राज्य या संघ राज्य क्षेत्रों के व्ययन के लिए रखा जाएगा और उक्त रकम को पश्चातवर्ती निर्मोचन से व्ययों के पुनःपूर्ति करने द्वारा आरक्षित रूप में बनाए रखना होगा ।

परंतु पश्चातवर्ती किस्तों का निर्मोचन कार्य की प्रगति के आधार पर होगा और वास्तविक व्यय के अधीन कि किसी राज्य या संघ राज्य क्षेत्र को वर्ष के दौरान निर्मोचित कुल रकम उस राज्य या संघ राज्यक्षेत्र के संबंध में उस वर्ष के लिए कुल प्रोद्भवन और पूर्ववर्ती वर्षों को प्रोद्भवन से निर्मोचित नहीं हुई रकम से अधिक नहीं होगी ।

(2) कार्यपालक अभिकरण निर्मोचन रकम के लिए उपयोग प्रमाणपत्र देगा और इन नियमों से उपाबद्ध त्रैमासिक प्रगति रिपोर्ट और मासिक व्ययों की रिपोर्ट भी देगा ।

7. राज्य सड़कों के निर्माण और विकास के लिए स्कीम को स्वीकृत करने की रीति जिसके अंतर्गत अंतर राज्यिक संयोजी और आर्थिक महत्व की सड़कें भी हैं

(1) अंतरराज्यिक सड़कें या राज्य राजमार्ग पर सीमाओं के पुलों और प्रमुख जिला सड़कें जो दो लगे हुए राज्यों के मध्य संचार को सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक हैं, को अंतरराज्यिक संयोजी परियोजनाओं के रूप में विचार की जाएगी और निम्नलिखित मार्ग निर्देशों के आधार पर उन पर विचार किया जाएगा, अर्थात् :-

(i) प्रस्तावित सड़क राज्यों के मध्य अंतरराज्यिक संयोजनों को सुकर बनाएगी ;

(ii) सीमासड़कों पर किसी पुल परियोजना को पूर्विकता दी जा सकेगी ;

(iii) ऐसी सड़कें जिन पर कम से कम पिछले तीन वर्षों में कोई सुधारात्मकता न किया गया हो ;

(iv) प्रस्तावित परियोजना की प्राक्कलित लागत सामान्यतया पच्चीस करोड़ रुपए से अधिक न होगी जब तक कि केन्द्रीय सरकार द्वारा उसे अनुज्ञा न दे दी गई हो ।

(2) राज्य राजमार्गों और प्रमुख जिला सड़कों पर निम्नलिखित परियोजनाओं पर आर्थिक महत्व की परियोजनाओं के रूप में विचार होगा और निम्नलिखित मार्गनिर्देशों के आधार पर उन पर विचार किया जाएगा, अर्थात् :-

(i) प्रस्तावित सड़कें या तो सीधे या किसी महत्वपूर्ण बाजार केन्द्र, आर्थिक परिक्षेत्र, औद्योगिक परिक्षेत्र कृषि परिक्षेत्र, पर्यटन केन्द्र, धार्मिक केन्द्र और जहां समान महत्वपूर्ण आर्थिक क्रियाकलाप किए जाते हों, से संबद्ध होगी ;

(ii) सड़कें जो समाज के भेध्य वर्ग के लिए लाभकारी हों जैसे अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति, घाट सड़कें और पारिस्थिति संवेदनशील क्षेत्रों को जोड़ने वाली सड़के हैं ;

(iii) आर्थिक क्रियाकलापों के केन्द्र, स्कूलों और शिक्षा संस्थानों की मुख्य सड़कें ;

(iv) सामाजिक महत्व के अवसरंचनापूर्ण जैसे अत्येष्टि स्थल, स्नानघाट, अनाथालय, वृद्धाश्रम और लोक उपयोगिताएं की सड़कें ;

(v) राज्य राजमार्ग, राष्ट्रीय राजमार्ग को जोड़ने वाली सड़के और पर्यटन स्थलों को जोड़ने वाली संपर्क सड़कें ।

3. प्रत्येक कार्य के लिए प्राक्कलन के अंतर्गत आकस्मिकता के लिए तीन प्रतिशत की दर से, क्वालिटी नियंत्रण के लिए एक प्रतिशत की दर से और निर्धारित कर्म स्थापन 1.5 प्रतिशत की दर से इन शर्तों के अध्यधीन कि वह उनके लिए इन उपबंधों से बाहर हैं, कार्य की लागत का तीन प्रतिशत विस्तार तक निधि केन्द्रीय सरकार द्वारा नियुक्त प्रादेशिक अधिकारी के व्ययन पर होगा या राज्य या केन्द्रीय सरकार के लिए प्राधिकृत कोई अन्य अधिकारी जो मानव शक्ति को किराए पर लेने के लिए और कार्य की क्वालिटी नियंत्रण का निष्पादन करने के लिए नियुक्त किया है ।

(4) जहां उपधारा (2) में निर्दिष्ट किसी सड़क के संबंध में पिछले तीन वर्षों में सुधारकार्य किया गया है ऐसी सड़कें इन नियमों के अधीन निधि की मंजूरी के लिए विचार करने के लिए पात्र नहीं होंगी ।

(5) प्रस्तावित परियोजना की लागत सामान्यतया बीस करोड़ रुपए से अनधिक नहीं होगी जब तक कि केन्द्रीय सरकार द्वारा अनुज्ञा न दे दी गई हो ।

(6) अंतरराज्यिक संयोजी राज्य सड़कों और आर्थिक महत्व की राज्य सड़कों के अधीन स्कीम निम्न तक विस्तारित होगी —

(क) राज्य सड़कों के लिए आबंटन का दस प्रतिशत ;

(ख) अंतरराज्यिक संयोजी सड़कों और पुलों की परियोजनाएं निधि से पूर्णरूप से निधिक होंगी ;

(ग) आर्थिक महत्व की परियोजनाएं, अनुमोदित परियोजना लागत के पचास प्रतिशत की सीमा तक निधि द्वारा निधिक होंगी ।

(7) कार्यपालक अभिकरण, प्रत्येक वर्ष की 30 अप्रैल को पृथक सूचियां जिसमें अंतरराज्यिक संयोजी और आर्थिक महत्व की सड़क और पुल परियोजनाओं की सीमित संख्या अंतर्विष्ट होंगी, देंगे, जिसमें मंजूरी के लिए प्रायोजक जैसे संबंधित ब्यौरे और उसका न्यायोचित्य भी होगा ।

(8) कार्यपालक अभिकरण ऐसे किसी प्रस्ताव को प्रायोजित नहीं करेंगे जिसके अंतर्गत भूमि अर्जन और उपयोगिता का अंतरण अंतर्वलित हो ।

8. **स्कीमों का अनुमोदन और वित्त पोषण** -- (1) नियम 6 में निर्दिष्ट परियोजना के बाबत ब्यौरे केन्द्रीय सरकार द्वारा परीक्षित होंगे और कार्यपालक अभिकरण अंतर राज्यीय संयोजी और आर्थिक महत्व की राज्य सड़कों की स्कीम के अधीन मंजूरी के लिए पहचान किए गए परियोजनाओं को सूचित करेगा ।

(2) संबद्ध कार्यपालक अभिकरण, स्कीम की चयन के पश्चात् या तो अंतर राज्यिक संयोजी (पूर्णतया वित्त पोषित) या आर्थिक महत्व (पचास प्रतिशत वित्त पोषित) सभी सड़कों और पुल परियोजनाओं के लिए विस्तृत प्राक्कलन के ब्यौरे देगा और उसके पश्चात् केन्द्रीय सरकार तकनीकी, वित्तीय मंजूरी और प्रशासनिक अनुमोदन इन शर्तों के अधीन करेगा कि राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के लिए प्राक्कलनों के बनाने या प्रसंस्करण लागू करने की बाबत विद्यमान प्रक्रिया या मार्गनिर्देश, इस स्कीम के अधीन मंजूर परियोजनाओं को लागू होंगे ।

(3) कार्यपालक अभिकरण इस प्रभाव का प्रमाणपत्र देगा कि सड़क के विकास के लिए भूमि उपलब्ध है और उसके कब्जे में है और उपयोगिताओं को हटाने, यदि कोई हों , पूरी कर ली गई है ।

(4) अंतरराज्यिक संयोजी इस स्कीम के अधीन पूर्णतया वित्त पोषित परियोजनाओं पर मंजूरी लागत अनुज्ञेय से अतिरिक्त व्यय राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं को समान लागू होंगे ।

(5) आर्थिक महत्व के अधीन स्वीकृत मंजूर परियोजनाओं के लिए मंजूर रकम से अधिक कोई अतिरिक्त रकम कार्यपालक अधिकरण द्वारा अपने स्वयं के संसाधनों द्वारा वहन किए जाएंगे ।

(6) पूर्ण वित्त पोषित परियोजनाओं के लिए अनुज्ञेय सीमाओं से बाहर कोई व्यय केन्द्रीय सरकार के पूर्व अनुमोदन प्राप्त किए बिना नहीं किया जाएगा ।

(7) आंशिक वित्त पोषित कार्यों के लिए आर्थिक महत्व प्रवर्ग की परियोजनाओं के अधीन प्राक्कलन का पुनरीक्षण अनुज्ञेय नहीं होगा ।

(8) अंतरराज्यिक संयोजी परियोजनओं के लिए पुनरीक्षित प्राक्कलन केन्द्रीय सरकार के विचार के लिए भेजा जा सकेगा यदि लागत मंजूर लागत पर अनुज्ञेय सीमा से परे अधिक से ज्यादा हो गई हो ।

(9) राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं को यथालागू निविदा (पूर्वअर्हताएं और स्वीकृति) और पुनरीक्षित प्राक्कलन के संबंध में विद्यमान विनिर्देशों या मार्गनिर्देश अंतरराज्यिक संयोजी सड़कों की पूर्णवित्त पोषित परियोजनाओं को लागू होंगे ।

(10) समाप्ति के पश्चात् सड़कों या पुलों के भविष्यकालीन रखरखाव या अनुरक्षण का उत्तरदायित्व कार्यपालक अभिकरण का होगा ।

9. **अंतरराज्यिक संयोजी या आर्थिक महत्व के कार्यों के लिए निधियों का निर्मोचन** - (1) प्रत्येक वित्तीय वर्ष में निधियों का निर्मोचन किस्तों में होगा ।

(2) (i) पहली किस्त का निर्मोचन कार्यपालक अभिकरण द्वारा संसूचित अपेक्षाओं के आधार पर होगी और उस किस्त की मात्रा सरकारी मंजूरी में दर्शित परियोजना के प्रथम वर्ष के लिए व्ययों के चरणों के अनुसार विनियमित होगी ।

(ii) पश्चातवर्ती किस्तों का निर्मोचन कार्यों की प्रगति और वास्तविक व्ययों के आधार पर होगा और इस प्रयोजन के लिए कार्यपालक अभिकरण इन नियमों से उपाबद्ध प्ररूप - 1 और प्ररूप - 2 में केन्द्रीय सरकार को भौतिक और वित्तीय प्रगति की रिपोर्ट भेजेगी जो राज्य या संघ राज्य क्षेत्र के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा नियत प्रादेशिक अधिकारी द्वारा सम्यक रूप से सत्यापित होगी ।

(3) पचास प्रतिशत वित्त पोषित कार्यो के लिए निधियों का निर्मोचन यथास्थिति राज्य या संघ राज्यक्षेत्र के संसाधनों से किए गए प्रस्तावित व्ययों के अनुरूप होगा ।

(4) इन सभी मामलों में, आबंटन के लिए वित्तीय प्रावधानों की संपूर्ण उपलब्धता अवधारित करने का कारक होगा और संदाय तद्नुसार विनियमित अनुसार होगा । संबंद्ध कार्यपालक अभिकरण द्वारा व्यय कार्य के लिए किए गए आबंटन तक सीमित होंगे ।

10. कार्यों का निष्पादन – (1) कार्यपालक अभिकरण, निधि के अधीन मंजूर सभी परियोजनाओं जिसके अंतर्गत अंतरराज्यिक संयोजी और आर्थिक महत्व के कार्य भी हैं, के कार्यान्वयन के लिए निम्नलिखित संप्रेक्षण करेगा कि --

(क) सड़कों या पुल परियोजनाओं का डिजाइन संबंधित केन्द्रीय सरकार की संहिता और मार्गनिर्देशों के अनुसार किया जाएगा ;

(ख) कार्यों का क्वालिटी नियंत्रण केन्द्रीय सरकार द्वारा विहित प्राधिकृत प्रक्रियाओं द्वारा होगा ;

(ग) परियोजनाओं की मानिटरी, नियमित अंतराल पर समय और लागत को दूर करने के लिए क्रमबद्ध रीति से की जाएगी ;

(2) कार्यपालक अभिकरण परियोजना के दोनों सिरों पर संकेत लगाएगा जिसमें कार्य का नाम और समय समय पर केन्द्रीय सरकार द्वारा जारी किए गए अनुदेशों के अनुसार अन्य ब्यौरे भी देगा ।

(3) केन्द्रीय सरकार या उसके द्वारा राज्य या संघ राज्य क्षेत्र के लिए क्षेत्रीय अधिकारी के रूप में नियुक्त किसी अधिकारी या उसके द्वारा कार्य के निष्पादन के दौरान कार्य के आवधिक निरीक्षण और समय अनुसूची और उचित कार्यान्वयन के संप्रेक्षण को सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक ऐसी जांचों को करने के लिए किसी अन्य अधिकारी या अभिकरण को नियुक्त करेगा :

परंतु कोई व्यक्ति जो किसी सिविल इंजीनियर की न्यूनतम अर्हता का सिविल इंजीनियरी में डिप्लोमा और निर्माण में दस वर्ष से कम का अनुभव और सड़क पुल या संबंधित संरचनाओं के अनुरक्षण का अनुभव रखता हो । कार्य के निरीक्षण के लिए प्राधिकृत नहीं किया जाएगा ।

(4) इस प्रकार प्राधिकृत अधिकारी कार्यों की माप भी रखेगा जो कार्य के मानकों या विनिर्देशों के अनुसार कार्य के निष्पादन को सुनिश्चित करने के लिए कार्य के मूल्य का तीस प्रतिशत से अन्यून सीमा तक हो सकेगा ।

(5) ऐसे निरीक्षण और जांचों का प्रयोग करने के लिए आवधिक, अंतराल या प्रक्रिया केन्द्रीय सरकार द्वारा विनिश्चित होगी ।

11. **प्रगति रिपोर्ट और पुनर्विलोकन** — (1) अंतरराज्यिक संयोजी और आर्थिक महत्व की अन्य राज्य सड़कों के मामले में कार्यपालक अभिकरण निधि से मंजूर सभी कार्यों की त्रैमासिक कार्य रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष के जून, सितंबर, दिसंबर और मार्च को समाप्त होने वाली तिमाही के लिए भेजेगा और ऐसी रिपोर्ट केन्द्रीय सरकार प्रत्येक तिमाही की समाप्ति की रिपोर्ट से एक मास के भीतर पहुंच जानी चाहिए और कार्यपालक अभिकरण समापन रिपोर्ट या प्रमाण पत्र संपरीक्षक द्वारा सम्यक् रूप से सत्यापित कार्य के समाप्त होने के पश्चात् यथाशीघ्र भेजेगा ।

(2) अंतरराज्यिक संयोजी और आर्थिक महत्व की राज्य सड़कों के मामले में त्रैमासिक प्रगति रिपोर्ट और मासिक व्यय रिपोर्ट केन्द्रीय सरकार को प्ररूप-ज2 और प्ररूप-3 में उन प्रतियों को पृष्ठांकित ऐसे अन्य अधिकारियों को किया जाएगा जो कार्यपालक अभिकरण के संबद्ध मुख्य इंजीनियर द्वारा निदेशित हों, भेजी जाएंगी ।

(3) भौतिक प्रगति के साथ साथ व्ययों को केन्द्रीय सरकार द्वारा त्रैमासिक आधार पर कार्यपालक अभिकरण के साथ पुनर्विलोकित या विचारित होगा ।

प्ररूप - 1

(नियम 5 (18)देखें)

यह प्रमाणित किया जाता है कि............ ....करोड़/लाख रुपए की रकम पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा पत्र सं0 .... तारीख...................... द्वारा निर्मोचित किए गए थे जिसमें ....करोड़ /लाख रुपए केन्द्रीय सड़क निधि स्कीम के अधीन मंजूर कार्यों में व्यय कर दिए गए है । यह और प्रमाणित किया जाता है कि मंजूर कार्यों में ही केवल उपगत किए गए है और व्यष्टिक कार्यों की मंजूर लागत में अधिक नहीं हुई है ।

उप सचिव/संयुक्त सचिव/सचिव

...............सरकार

प्ररूप 2

केन्द्रीय सड़क निधि से निष्पादित कार्यों की प्रगति रिपोर्ट

निष्पादक अभिकरण

समाप्त होने वाले प्रत्येक तिमाही के लिए रिपोर्ट

क्रम संख्या	कार्य का नाम	लंबाई (कि.मी.)/मी. (पुलों के लिए)	ए ए की रकम (रुपए लाखों में)	ए ए सं. और तारीख	तकनीकी मंजूरी की रकम	मंजूरी की तारीख	भौतक प्रगति प्रतिशत में		
							पूर्ववर्ती वर्ष की समाप्ति तक	वर्ष के दौरान	तिमाही के अंत तक कुल प्रगति
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
								पेज 2 पर जारी	

हस्ताक्षर

कार्यपालक इंजीनियर

लोकनिर्माण विभाग

प्ररूप 3

केन्द्रीय सड़क निधि से निष्पादित कार्यों की व्यय रिपोर्ट

राज्य : मास :

खाते का शेष जिसमें व्यय विकलनीय होंगे :

क्रम संख्या	परियोजना का नाम	कार्य संख्या	कार्य के लिए अनुमोदित केन्द्रीय सहायता की रकम	पूर्व वित्तीय वर्ष की समाप्ति तक निर्मोचित निधि का प्रगामी योग	पूर्व वित्तीय वर्ष की समाप्ति तक कार्यों के लिए किया गया कुल व्यय	पूर्व माह की समाप्ति को रिपोर्ट के अधीन वर्ष की 1 अप्रैल से किए गए व्यय	मास के दौरान व्यय जिससे संबंधित विवरणी है	स्तंभ 5, 6 और 7 का कुल योग	टिप्पणियां (यदि कोई हो)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

[फा. सं. एन एच-11011/2/2000-पी एंड एम]

सरोज कुमार दास, संयुक्त सचिव

MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

NOTIFICATION

New Delhi, the 10th July, 2007

G.S.R. 475(E).—In exercise of the powers conferred by section 12 of the Central Road Fund Act, 2000 (54 of 2000), the Central Government hereby makes the following rules for the disbursement of the Central Road Fund in respect of specified projects, schemes and activities relating to development and maintenance of State roads including roads of inter-State connectivity and economic importance, namely :—

1. Short title, and commencement.– (*1*) These rules may be called the Central Road Fund (State Roads) Rules, 2007.

(*2*) They shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.

2. Definitions.—In these rules, unless the context otherwise requires,—

(*a*) "Act" means the Central Road Fund Act, 2000 (54 of 2000);

(*b*) "executive agency" means—

(i) in the case of a Union territory, the Administrator thereof to whom the functions of the Central Government in relation to the execution of works pertaining to national highways are delegated under article 239 of the Constitution; and

(ii) in any other case, the State Government to which such functions are delegated under section 5 of the National Highways Act, 1956 (48 of 1956);

ls (*c*) "scheme" means the scheme for development of state roads including roac of inter-State connectivity and economic importance and includes the schemes relating to development of State roads sanctioned under the Central Road Fund by the Resolution governing the Central Road Fund as passed by the Houses of Parliament, dated the 13th May, 1988;

(*d*) words and expressions used herein and not defined but defined in the Act shall have the same meanings respectively assigned to them in the Act.

3. Disbursement of Fund in respect of projects, schemes and activities.—Subject to the provisions specified under section 7 of the Act, the Fund shall be disbursed for projects, schemes or activities relating to the construction and development of State roads including roads of inter-State connectivity and of economic importance but excluding the rural roads and to be identified in accordance with the rule 4 of these rules.

4. Procedure for identification and prioritisation.— (*1*)The Central Government shall identify the projects, schemes or activities for release of Funds in consultation with the State Governments or the Union territory Administrations, as the case may be.

(*2*) If, all the projects, schemes or activities so identified cannot be sanctioned due to shortage of resources in the Fund, the Central Government shall prioritise the projects, schemes or activities for release of Fund in consultation with the State Governments or Union territory Administrations, as the case may be.

(*3*) The State Governments or the Union territory Administrations, as the case may be, shall furnish necessary details as per rule 5 and rule 6 of the projects, schemes or activities to the Central Government to facilitate identification and prioritization of the schemes.

(*4*) The State Governments or the Union territory Administrations, while furnishing the details relating to projects, schemes or activities to the Central Government, shall observe the procedure as prescribed under rule 5 and rule 6 of these rules.

5. Approval of schemes under State roads.—(*1*) The approval of schemes relating to State roads shall be done in the following manner, namely:—

(*a*) for utilisation of Fund, priority may be assigned to already sanctioned projects under the scheme and the accruals shall be utilised for new works to be sanctioned as specified in sub-rule (*2*);

(*b*) all State roads including State highways, major district roads and other roads of importance excluding rural roads.

(*2*) The types of works to be considered in this scheme shall comprise—

(*i*) construction of missing bridges, cross drainage works, rehabilitation of bridges, widening of two-lanes, strengthening of weak pavement sections;

(*ii*) engineering aspects of road safety works covering improvement of traffic junctions, road marking, signaling, construction of subways and over-bridges, construction of parking lay-byes, bus sheds and the like;

(*iii*) construction of bypasses, parallel service roads along national highways or State highways, in built up areas in exceptional cases; and

(*iv*) development of connecting roads to national highways from rural roads as well as to tourist important places.

(*3*) The proposals shall cover sufficient length of road and shall generally be covering at least ten kilometers length, unless the requirement for connecting two places is less than ten kilometers in so far as works mentioned in sub-rule (*2*) are concerned, and shall include only those works where land is available without any encumbrance.

(*4*) The executive agency shall make available the Central Government a list of projects to be taken up which shall be shown on the State road map indicating district boundaries, national highways, State highways, major district roads, rural roads or other types of roads in different colours, in addition to the roads already approved under the Fund.

(*5*) The projects shall be selected with a view to have a balanced development of the road network in the entire State or the Union territory, as the case may be, and the proposals shall include the following particulars, namely :—

(i) name of the work and district(s);

(ii) index map showing the area and the proposed road or bridge or improvement works;

(iii) category of the road proposed to be improved whether the State highway or major district road or otherwise;

(iv) scope of the work including the specifications to be adopted in brief;

(v) length;

(vi) estimated cost of the project based on the actual requirement and realistic cost estimate;

(vii) probable starting date;

(viii) target date of completion;

(ix) a certificate regarding availability of the entire unencumbered land needed for the project.

(6) The estimates for land acquisition shall not be considered under the Fund.

(*7*) The standards, design and specification of the works to be proposed shall follow the relevant guidelines, codes, Indian Road Congress specifications as directed by the Central Government and the period of completion of projects shall not exceed twenty four months including period for tendering of projects.

(*8*) The Central Government shall accord administrative approval for the proposals as mentioned in sub-rule(*4*) and sub-rule (*5*) above and the technical approval and financial sanction of the proposals shall be accorded by the executive agency.

(*9*) No excess cost beyond ten per cent. of the amount administratively approved for the proposal shall be permissible and the excess, if any, over and above ten per cent. shall be arranged by the executive agency from their own resources.

(*10*) No revised estimate will be considered by the Central Government.

(*11*) The estimate for each work shall include provisions for contingencies at the rate of 3%, quality control at the rate of 1% and workcharged establishment at the rate of 1.5% subject to the condition that out of these provisions, funds to the extant of 3% of the cost of the work shall be placed at the disposal of the regional officer appointed by the Central Government or any other officer authorised for the State or Union territory for incurring expenditure on hiring manpower and execution of quality control of the works.

(*12*) No agency charges shall be payable for the execution of works under the scheme.

(*13*) Maintenance and upkeep of the projects after completion shall be the responsibility of the executive agency.

(*14*) The executive agency shall ensure that an individual project is technically approved, financially sanctioned and awarded within a period of four months from the date of administrative approval of work, failing which the work shall deemed to have been de-sanctioned.

(*15*) The sanctioned works shall be completed within the time schedule as submitted along with the particulars referred to in sub-rule (*5*).

(*16*) The accounts of the Fund shall be audited by the Comptroller and Auditor General of India, in such manner and at such intervals, as may be specified by him.

(*17*) The executive agency shall furnish the utilisation certificate in Form-I duly verified by the regional officer appointed by the Central Government for the State or the Union territory along with the quarterly progress report based on which further installment of Funds shall be released to the extent of expenditure incurred and the physical progress of the work:

Provided that, the total amount so released during any financial year shall not exceed the amount accrued to the State or Union territory during that financial year and the amount which has not been released from accruals of the previous years.

(*18*) The total cost of the schemes to be approved shall be limited to the **bank of sanctions** which shall not normally exceed, at any point of time, two times the annual accrual for the year in which the schemes are sanctioned in respect of any State or Union territory.

6. Release of funds for State roads.—(*1*) One third of the accrual for the current year for each State or Union territory shall be placed at the disposal of the concerned State or Union territory for utilization against the sanctioned works and the said amount shall be maintained as a reserve by replenishing the expenditure from subsequent releases:

Provided that the subsequent instalments shall be released on the basis of the progress of works and actual expenditure subject to the condition that the total amount released for any State or Union territory during the year shall not exceed the total accrual for that year in respect of that State or Union territory and the amount which has not been released from accruals of previous years.

(*2*) The executive agency shall submit the utilization certificate for the amount released and shall also submit quarterly progress report and monthly expenditure report annexed to these rules.

7. Manner of sanctioning schemes for construction and development of State roads including roads of inter-State connectivity and economic importance.— (*1*) The inter-State roads or bridges at the border on State highway and major district roads necessary for ensuring thorough communication between two adjacent States shall be considered as the project of inter-State connectivity and shall be considered on the basis of the following guidelines, namely :—

(i) the proposed road should facilitate inter-State connectivity between States;

(ii) a bridge project on the border roads may be given priority;

(iii) no improvement work should have been done in last three years on such road;

(iv) the estimated cost of the proposed project shall not normally exceed rupees twenty-five crores unless permitted by the Central Government.

(*2*) The following projects on State highways and major district roads shall be considered as the projects of economic importance and shall be considered on the basis of the following guidelines, namely:—

(*i*) the proposed road should be either directly connecting to or leading to an important market centre, economic zone, industrial zone, agricultural region, tourist centre, religious centre and the like where significant economic activity is being undertaken;

(*ii*) roads benefiting vulnerable sections of the society, such as, scheduled castes, scheduled tribes, ghat roads and roads connecting ecologically sensitive areas;

(*iii*) roads leading to center of economic activities, schools and education

institutions;

(*iv*) roads leading to socially important infrastructure, such as, cremation grounds, bathing ghats, orphanages, old age homes and public utilities;

(*v*) roads connecting the State highways, the national highways and link roads connecting the tourist destinations.

(*3*) The estimate for each work shall include provisions for contingencies at the rate of 3%, quality control at the rate of 1% and workcharged establishment at the rate of 1.5% subject to the condition that out of these provisions, funds to the extant of 3% of the cost of the work shall be placed at the disposal of the regional officer appointed by the Central Government or any other officer authorised for the State or Union territory for incurring expenditure on hiring manpower and execution of quality control of the works.

(*4*) Where the improvement work has been done in last three years in respect of any roads referred in sub-rule (*2*), such roads are not eligible to be considered for sanctioning of funds under these rules.

(*5*) The cost of the proposed project shall not normally exceed rupees twenty crores unless permitted by the Central Government.

(*6*) The schemes under State roads of Inter-State connectivity and State roads of economic importance shall be covered to the extent of—

(a) ten percent. of the allocation for State roads;

(b) roads or bridge projects of inter-State connectivity shall be fully funded from the Fund;

(c) projects of economic importance shall be funded by the Fund to the extent of fifty percent. of the approved project cost.

(7) The executive agency shall, by 30th April of each year, furnish separate lists containing limited number of road and bridge projects of inter-State connectivity and economic importance which it would like to sponsor for sanction along with relevant details and justification.

(8) The executive agency shall not sponsor any proposal involving land acquisition and shifting of utilities.

8. Approval and financing of schemes.—(*1*) Particulars regarding the projects referred to in rule 6 shall be examined by the Central Government and the executive agency shall be informed of the projects identified for sanction under the scheme of State roads of inter-State connectivity and economic importance.

(*2*) After selection of the scheme, the executive agency concerned shall submit the detailed

estimates for all the road and bridge projects of either inter-State connectivity (fully financed) or economic importance (fifty per cent. financed) and thereafter the Central Government shall accord technical, financial sanction and administrative approval subject to the condition that the existing procedure and guidelines applicable for the national highways projects with regard to framing and processing of the estimates shall be applicable to the projects sanctioned under this scheme.

(*3*) The executive agency shall render a certificate to the effect that land is available for road development and is in its possession and removing of utilities, if any, has been completed.

(*4*) Permissible limit of excess expenditure beyond sanctioned cost on projects fully financed under this scheme of inter-State connectivity shall be the same as applicable to national highway projects.

(*5*) For the projects sanctioned under economic importance, any excess amount over and above the sanctioned amount shall be borne by the executive agency from their own resources.

(*6*) No expenditure beyond permissible limits for fully financed projects shall be committed without obtaining the previous approval of the Central Government.

(*7*) Revision of estimate shall not be permissible under projects of economic importance category for partially financed works.

(*8*) The revised estimate for inter-State connectivity projects may be submitted to the Central Government for consideration, if the cost is likely to exceed beyond the permissible limits on the sanctioned cost.

(*9*) The existing instructions or guidelines in respect of tenders (pre-qualification and acceptance) and revised estimates as applicable to national highway projects shall be applicable to fully financed projects of roads of inter-State connectivity.

(*10*) Future upkeep and maintenance of the roads or bridges after completion shall be the responsibility of the concerned executive agency.

9. Release of funds for inter-State connectivity or economic importance works.—(*1*) The funds would be released in every financial year in installments.

(*2*) (*i*) the first instalment shall be released on the basis of requirement communicated by the executive agency and the quantum of that instalment shall be regulated in accordance with the phasing of expenditure for the first year of the project indicated in the Government sanction.

(*ii*) the subsequent instalment shall be released on the basis of the progress of the work and the actual expenditure and for that purpose, the executive agency shall submit the physical and financial progress reports to the Central Government in Form-I and Form-II, annexed to these rules, duly verified by the regional officer appointed by the Central Government for the State or Union territory.

(*3*) The release of funds for fifty percent. financed works shall be commensurate with the expenditure proposed to be incurred from the resources of the States or the Union territories, as the case may be.

(*4*) In all these cases, the overall availability of budget provision shall be the determining factor for allocations and the payments would be regulated accordingly. The expenditure by the concerned executive agency shall be confined to the allocation made for the work.

10. Execution of works.—(*1*) The executive agency shall, for the implementation of all the projects sanctioned under the Fund including inter-State connectivity and economic importance works, observe that—

(a) the design of the road or bridge projects shall be carried out as per the relevant Central Government codes and guidelines;

(b) for quality control of the works, authorised procedures prescribed by the Central Government shall be followed;

(c) project monitoring shall be done at regular interval in a methodical manner to avoid time and cost over run.

(*2*) The executive agency shall install signs at both ends of the projects displaying the name of work and other details as per instructions issued by the Central Government from time to time.

(*3*) The Central Government or any officer appointed by it as regional officer for the State or Union territory or any other officer or agency authorised by it shall periodically inspect the work during the execution and exercise such checks as may be necessary to ensure observance of the time schedule and proper implementation:

Provided that no person, other than a civil engineer having a minimum qualification of Diploma in Civil Engineering and possessing a minimum of ten years experience in the construction and maintenance of roads, bridges or related infrastructure shall be authorised to inspect the works.

(*4*) The officer so authorized shall also measures the work to an extant not less than 30% of

the value of the work to ensure execution of the work as per standards and specifications.

(*5*) The periodicity, intervals or the procedure for such inspection and exercising of checks shall be decided by the Central Government.

11. Progress reports and review.—(*1*) In the case of State roads other than inter-State connectivity and economic importance, the executive agency shall submit quarterly progress report of all the works sanctioned from the Fund for the quarters ending June, September, December and March every year and such report shall reach the Central Government within one month from the date of ending of each quarter, and the executive agency shall send completion report or certificate duly verified by the audit as soon as the works are completed.

(*2*) In the case of State roads of inter-State connectivity and economic importance, the quarterly progress report and the monthly expenditure report shall be submitted to the Central Government in Form-II and Form-III with copies endorsed to such other officer as directed by it by the concerned chief engineer of the executive agency.

(*3*) The physical progress as well as expenditure shall be reviewed and discussed with executive agency on quarterly basis by the Central Government.

Form-I
[See rule 5 (*18*)]

UTILISATION CERTIFICATE

It is to certify that out of an amount of Rs..................crores/lakhs released by the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways, vide letter No...................................... dated.............., an amount of Rs.............crores/lakhs has been spent on works sanctioned under the Central Road Fund scheme. It is further certified that expenditure has been incurred on sanctioned works only and has not exceeded the sanctioned cost of individual works.

Deputy Secretary/Joint Secretary/Secretary
Government of ....

FORM-II

Executive Agency

Progress Report of Works Executed from Central Road Fund

Report for the Quarter Ending..........................

Sl. No.	Name of the Work	Length (Km.)/M (For Bridges)	Amount of AA (Rs. in lakh)	AA No. and date	Amount of Technical Sanction	Date of Sanction	Physical Progress in %		
							Upto the end of Previous Year	During the Year	Total Progress upto the end of the Quarter
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Signature

Executive Engineer of the PWD

Form-III

Expenditure Report of Works Executed from Central Road Fund

State :

Month :

Head of Account to which the expenditure is debitable :

Sl. No.	Name of the project	Job No.	Amount of Central assistance approved for the work	Progressive total of funds released upto end of the previous financial year	Total expenditure incurred against the work upto the end of previous financial year	Expenditure from 1st April of the year under report to the end of the previous month	Expenditure during the month to which the return relates	Total of Columns 5, 6 and 7	Remarks (if any)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

[F. No. NH/11011/2/2000-P&M]

SAROJ KUMAR DASH, Jt. Secy.

Printed by the Manager, Govt. of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.

रजिस्ट्री सं० डी० एल० 33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i)
PART II—Section 3—Sub-section (i)
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 381]	नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जुलाई 24, 2014/श्रावण 2, 1936
No. 381]	NEW DELHI, THURSDAY, JULY 24, 2014/SHRAVANA 2, 1936

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 24 जुलाई, 2014

सा.का.नि. 531 (अ).—केंद्रीय सरकार, केंद्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 (2000 का 54) की धारा 12 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए और भारत के राजपत्र में सा.का.नि. 475(अ), तारीख 10 जुलाई, 2007 को प्रकाशित केंद्रीय सड़क निधि (राज्य सड़क) नियम, 2007 को, उन बातों के सिवाय अधिक्रांत करते हुए, जिन्हें ऐसे अधिक्रमण से पूर्व किया गया है या करने का लोप किया गया है, राज्य सड़कों, जिनके अंतर्गत अंतरराज्यिक संयोजकता और आर्थिक महत्व की सड़कें भी हैं, के विकास और रखरखाव से संबंधित विनिर्दिष्ट परियोजनाओं, स्कीमों और क्रियाकलापों की बाबत केंद्रीय सड़क निधि के उपयोग के लिए निम्नलिखित नियम बनाती है, अर्थात् :-

1. संक्षिप्त नाम और प्रारंभ- (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम केंद्रीय सड़क निधि (राज्य सड़क) नियम, 2014 है।

(2) ये राजपत्र में इनके प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।

2. परिभाषाएं- (1) इन नियमों में, जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो,-

(क) "अधिनियम" से, केंद्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 (2000 का 54) अभिप्रेत है ;

(ख) "कोर नेटवर्क" से, किसी राज्य में चयनित राजमार्ग और मुख्य जिला सड़कों से बना ऐसा नेटवर्क अभिप्रेत है, जिन्हें राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में उन्नत किया जाना संभाव्य है ;

(ग) "कार्यपालक अभिकरण" से अभिप्रेत है-

(i) संघ राज्यक्षेत्र के मामले में, उसका प्रशासक जिसे केंद्रीय सरकार ने, संविधान के अनुच्छेद 239 के अधीन राष्ट्रीय राजमार्ग से संबंधित कार्यों के निष्पादन के संबंध में कृत्यों का प्रत्यायोजन किया है ; और

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

हस्ताक्षर

कार्यपालक इंजीनियर, लोक निर्माण विभाग

प्ररूप 3

[नियम 8(1) और 10(2) देखिए]

केंद्रीय सड़क निधि से निष्पादित कार्यों की व्यय रिपोर्ट

राज्य मास :

खाते का शीर्ष जिसमें व्यय विकलनीय हैं :

क्रम सं0	परियोजना का नाम	कार्य संख्या	कार्य के लिए अनुमोदित केंद्रीय सहायता की रकम	पूर्व वित्तीय वर्ष की समाप्ति तक निर्मोचित निधि का प्रगामी योग	पूर्व वित्तीय वर्ष की समाप्ति तक कार्यों के लिए कुल व्यय	पूर्व मास की समाप्ति को रिपोर्ट के अधीन वर्ष की 1 अप्रैल से किए गए व्यय	उस मास के दौरान व्यय, जिससे विवरणी संबंधित है	स्तंभ 5, 6 और 7 का कुल योग	टिप्पणियां (यदि कोई हों)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

[फा.सं. एनएच-11011/2/2000-पीएंडएम (पार्ट)]

माया प्रकाश, निदेशक पीएंडएम

MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

NOTIFICATION

New Delhi, the 24th July, 2014

G.S.R. 531(E).— In exercise of the powers conferred by section 12 of the Central Road Fund Act, 2000 (54 of 2000), and in supersession of the Central Road Fund(State roads) Rules, 2007, published in the Gazette of India vide G.S.R. 475 (E), dated the 10[th] July, 2007 except as respects things done or omitted to be done before such supersession, the Central Government hereby makes the

following rules for the utilisation of the Central Road Fund in respect of specified projects, schemes and activities relating to development and maintenance of State roads including roads of inter-State connectivity and economic importance, namely:-

1. **Short title, and commencement.** - (1) These rules may be called the Central Road Fund (State Roads) Rules, 2014.

(2) They shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.

2. **Definitions.**-(1) In these rules, unless the context otherwise requires,-

(a) "Act", means the Central Road Fund Act, 2000 (54 of 2000);

(b) "core network" means the network comprising of selected State Highways and Major District Roads in a State, which have the potential to be upgraded as National Highways;

(c) "executive agency" means-

(i) in case of a Union territory, the Administrator thereof to whom the functions of the Central Government in relation to the execution of works pertaining to national highways are delegated under article 239 of the Constitution; and

(ii) in any other case, the State Government to which such functions are delegated under section 5 of the National Highways Act, 1956 (48 of 1956);

(d) "Expressways" means the highway with a divided carriageway, controlled access, grade separations at cross-roads and fencing, permitting only fast moving vehicles and it may be either "National Expressways" (owned by the Government of India) or "State Expressways" (owned by the concerned State Government);

(e) "Form" means the form appended to these rules;

(f) "Major District Roads (MDRs) means the important roads within a district notified as "the Major District Roads" by the concerned State Government;

(g) "National Highways" (NHs) means the highways specified in the Schedule to the National Highways Act, 1956;

(h) "Rural Roads" means "the roads serving the rural areas or other main roads other than the National Highways, the State Highways and the Major District Roads and the roads connecting the villages or groups of villages with each other and connecting nearest road of a higher category;

(i) "State Highways (SHs)" means the arterial roads of a State notified as "State Highways" by the concerned State Government;

(j) "scheme" means the scheme for development of state roads including roads of inter-State connectivity and economic importance and includes the schemes relating to development of State roads sanctioned under the Central Road Fund by the Resolution governing the Central Road Fund as passed by the Houses of Parliament, dated the 13th May, 1983;

(2) All the words and expressions used herein and not defined but defined in the Act shall have the same meanings respectively assigned to them in the Act.

3. **Allocation of Fund.**- The allocation of fund to the executive agencies shall be made on the basis of thirty per cent. weightage to fuel consumption and seventy per cent. weightage to the geographical area of the concerned States or Union territories.

4. **Utilisation of Fund in respect of projects, schemes and activities.**- Subject to the provisions specified under section 7 of the Act, the Fund shall be utilised for projects, schemes or activities relating to the construction and development of State Roads including roads of inter-State connectivity and of economic importance, but excluding the Rural Roads, and to be identified in accordance with the rule 5.

5. **Identification and prioritisation of schemes under State roads including roads of economic importance and inter-State Connectivity.-**

(1) The Central Government shall identify and prioritise the projects, schemes or activities for release of Funds in consultation with the executing agencies and the executing agencies shall observe the criteria and furnish necessary details of the projects, schemes or activities as specified under these rules, to the Central Government to facilitate identification and prioritisation of the schemes.

(2) If, all the projects, schemes or activities so identified cannot be sanctioned due to shortage of resources in the Fund, the Central Government shall prioritise the projects, schemes or activities on State Roads including roads of economic importance and inter-State connectivity as per the following procedure, namely:-

(a) the priority shall be given to take up projects from the Core Network only and within the Core Network, priority shall be assigned in the following order-

(i) the potential roads which are considered as important from the perspective of declaration as new national highways;

(ii) the State Highways;

(iii) the Major District Roads; and

(iv) the other District Roads:

Provided that while identifying the schemes on a selected stretch, priority shall further be given in the following order-

(i) to the construction of Railway Over Bridges (ROBs) and Railway Under Bridges (RUBs);

(ii) to the construction of bridges;

(iii) to the construction of road safety and bridge projects on State Border;

(b) the State highways and major district roads either directly connecting to or leading to an important market centre, economic zone, industrial zone, agricultural region, tourist centre, religious centre, schools and educational institutions, socially important structure, such as cremation grounds, bathing ghats, old-age homes, orphanages and public utilities, benefiting vulnerable sections of the society, such as, the Scheduled castes, the Scheduled tribes, ferry-ghat roads and roads connecting ecologically sensitive areas and the like where significant economic activity is being undertaken shall be considered as the projects of economic importance;

(c) the inter-State roads or bridges at the border on State highway and major district roads necessary for ensuring through communication between two adjacent States shall be considered as the project of inter-State connectivity;

6. **Criteria for selection of Schemes.-**

(1) The types of works to be considered in the Scheme shall comprise-

(i) the construction or rehabilitation of cross drainage works, widening or strengthening of roads, improvements to road geometrics;

(ii) the engineering aspects of road safety works covering improvement of traffic junctions, road marking, signalling, construction of subways and over-bridges, construction of parking, lay-byes, bus sheds and the like:

(iii) the construction of bypasses, parallel service roads along national highways or State highways;

(iv) the pre-construction activities for ring-roads or bypasses or service roads along National Highways;

(v) to clear liability of the executing agencies towards the Central Government created on account of road development.

(2) The proposals shall cover sufficient length of road and shall generally be covering at least ten kilometres length, unless the requirement for connecting two places is less than ten kilometres in so far as works mentioned in sub-rule (1) are concerned, and shall include only those works where land is available without any encumbrance except for works mentioned in clause (iv) of sub-rule (1).

(3) The estimated cost of the proposed project under state roads of inter-State connectivity and state roads of economic importance shall generally be not less than ten crore rupees and not exceeding fifty crore rupees unless permitted by the Central Government and no improvement work has been done in the last three years in respect of these roads.

(4) The executive agency shall make available to the Central Government a list of projects to be taken up, which shall be shown on the State road map indicating district boundaries, National Highways, State highways, major district roads, rural roads or other types of roads in different colours, in addition to the roads already approved under the Fund and a separate list containing number of roads and bridge projects of inter-State connectivity and economic importance alongwith details and justification shall also be included.

(5) The projects shall be selected with a view to have a balanced development of the road network in the entire State or the Union territory, as the case may be, and the proposals shall include-

(i) the name of the work and districts;

(ii) the index map showing the area and the proposed road or bridge or improvement works:

(iii) the category of the road proposed to be improved whether the State highway or major district road;

(iv) the scope of the work including the specifications to be adopted in brief;

(v) the length;

(vi) the estimated cost of the project based on the actual requirement and realistic cost estimate;

(vii) the justification of work for inclusion in this scheme along with details of last improvement work done on this road and the calendar year in which it was carried out;

(viii) the probable starting date;

(ix) the target date of completion;

(x) a certificate regarding availability of the entire unencumbered land needed for the project:

(xi) a certificate that the concerned State Government or Union territory shall ensure taking up proper Maintenance and Repair (M&R) of the project roads after it is developed under this scheme;

(xii) [illegible]-wise details of previous approved ongoing projects, indicating their approv[illegible]s of approval accorded by the Central Government, Technical and Financial [illegible] by the executive agencies, date of award of works, status of progress of [illegible] physical and financial along with funds released and pending Utilisation [illegible] if any), along with reasons for delay (if any), etc.; and

(xiii) a certificate intimating de-sanctioning of the approved projects which have not been technically and financially sanctioned and awarded within the specified time-line as per sub-rule (4) of rule 7 along with details thereof and if such projects have not been de-sanctioned already, proposal or request for de-sanctioning of such projects shall accompany the proposal.

7. **Approval and financing of schemes.-**

(1) The approval of schemes relating to State roads shall be done in the following manner, namely:-

(a) A sum equal to the liability created by the executing agency related to development of roads on account of the Central Government shall be first set aside to clear the liability.

(b) Thereafter, the fund shall be utilized to already sanctioned projects under the scheme and the balance allocations shall be utilised for new works to be sanctioned.

(2) The Central Government shall accord administrative approval of the identified individual works on the basis of details forwarded by the executive agency as per sub-rule (5) of rule 6.

(3) The technical and financial sanction of the work shall be accorded by the executive agency concerned and there shall not be any change in scope of work from those as per administrative approval.

(4) The executive agency shall ensure that individual project is technically approved, financially sanctioned within a period of four months from the date of administrative approval of the work failing which the work shall be deemed to have been de-sanctioned.

(5) The copy of the sanction of the work referred to in sub-rule (3) and abstract of cost estimate of the sanctioned works shall be forwarded to the Central Government alongwith the application for reimbursement.

(6) The approval of schemes related to inter-state connectivity and economic importance are based on all India priority which shall be decided by the Central Government based on the criteria specified in rule 5 and it shall accord administrative, technical and financial approval of the identified individual works following the existing procedure and guidelines applicable for National Highways works.

(7) No excess cost beyond ten per cent. of the amount administratively approved for the proposal shall be permissible and the excess, if any, shall be arranged by the executive agency from their own resources.

(8) The revised estimate shall not be considered by the Central Government.

(9) The specifications for roads proposed under this scheme shall be similar to those of National Highways works in terms of pavement width, crust thickness and geometrics, etc.

(10) The standard design and specification of the works to be proposed shall follow the relevant guidelines, codes, Indian Roads Congress specifications as directed by the Central Government and the period of completion of projects shall not exceed thirty six months for hill States, North East states and twenty four months for other States unless permitted by the Central Government.

(11) The estimates for land acquisition shall not be considered except for items referred to clause (iv) of sub-rule (1) of rule 6 and the executive agency shall render a certificate to the effect that land is available for road development and is in its possession and removing of utilities, if any, has been completed.

(12) [illegible] of the schemes to be approved shall be limited [illegible] bank of sanctions which [illegible] times of the annual [illegible] for hill States and North-East States where [illegible] is limited and for these States [illegible] of sanctions shall generally be three times of [illegible] allocation for the year in which [illegible] are sanctioned in respect of any State or Union [illegible].

(13) The estimate for each [illegible] provisions for-

(a) an amount [illegible] per cent towards contingency;

(b) an [illegible] per cent. for meeting the cost of devising and operation of a [illegible] System and monitoring of the works by a State Quality Monitor, [illegible] State's officials in quality awareness by the executing agency;

[illegible] equal to one per cent. for meeting the cost of quality control, for monitoring [illegible] and towards training, research and development by the Central Government;

(d) an amount equal to half per cent. towards work charged establishment.

(14) The agency charges shall not be payable for the execution of works under the scheme.

(15) The sanctioned works generally shall be completed within the time schedule as submitted along with the particulars referred to in sub-rule (5) of rule 6 and in case of failure on the part of the executing agency to adhere to the time limit without any justifiable reasons, the execution agency shall be liable to bear the balance cost for completion of the works:

Provided that, the Central Government may, on being sufficient cause shown by the executing agency, extend the time of completion of works with the reasons to be recorded in writing.

8. **Release of funds.-**

(1) For works on State roads other than roads of economic importance and inter-State connectivity-

(a) one third of the allocation for the current year for each State or Union territory, as the case may be, shall be placed at the disposal of the concerned executive agency for utilisation against the sanctioned works and the said amount shall be maintained as a reserve by replenishing the expenditure from subsequent releases:

Provided that the subsequent instalments shall be released on the basis of the progress of works and actual expenditure subject to the condition that the total amount released for any State or Union territory during the year shall not exceed the total allocation for that year in respect of that State or Union territory and the amount which has not been released from allocation of previous years:

Provided further that if in any case, the complaint about the poor quality of roads developed by the State Governments under Central Road Fund is received, the funds under Central Road Fund equal to the amount of sanction of the works against which complaint has been received shall be withheld;

(b) the executive agency shall submit the utilisation certificate in Form-I annexed to these rules and shall also submit quarterly progress report in Form-II annexed to these rules and monthly expenditure report in Form-III annexed to these rules, duly verified by the regional officer appointed by the Central Government for the State or the Union territory, for the amount released, duly considering observation report, if any, from the person appointed under the quality monitoring system.

(2) For roads of economic importance and inter-State connectivity, the direct payment procedure applicable for National Highway works shall be followed.

(3) In all these cases, the overall availability of budget provision shall be the determining factor for allocations and the payments shall be regulated accordingly.

... works.-

... The executive agency shall, for the implementation of all the projects sanctioned under the ... including inter-State connectivity and economic importance works, observe that.-

(a) the design of the road or bridge projects shall be carried out as per the relevant Central Government codes and guidelines;

(b) the project monitoring and quality control of the works shall be done at regular interval in a methodical manner by adopting the following procedure-

(i) the measurements shall be checked by the officers of Public Works Departments to the extent specified in their Manual or Code;

(ii) there should be a quality monitoring system at the State Level or Union territory level, consisting of such experts and supporting staff as may be appointed by the State Government or Union territory, as the case may be;

(iii) the quality monitoring system referred in item (ii) above shall devise a Quality Assurance (QA) System delineating the requirements of quality, the responsibility of the officers and contractors, conduct independent tests, and examine QA documentation to spot non-conformities and shall have the responsibility of training of PWD staff and recommending laboratory and field testing facilities.

(2) In addition to the quality monitoring system, the Central Government shall depute an officer or agency as an independent quality Monitor to inspect the works every quarter during the execution and exercise such checks as may be necessary to ensure observance of the time schedule and proper implementation;

Provided that no personnel other than a civil engineer having a minimum qualification of degree in Civil Engineering and possessing a minimum of ten years experience in the construction and maintenance of roads, bridges or related infrastructure shall be authorised to inspect the works.

(3) The funds for funding Quality Monitoring System, training, research and development shall be earmarked at the allocation stage itself and placed at the disposal of the executing agencies and the Central Government in accordance with rule 7.

(4) The executive agency shall install signs at both ends of the projects displaying the name of work and other details as per instructions issued by the Government from time to time.

10. Progress reports and review.-

(1) The executive agency shall furnish the progress report, expenditure report and utilisation certificate as specified in clause (b) of sub-rule (1) of rule 8.

(2) In the case of State Roads of economic importance and inter-State connectivity, copy of the quarterly progress report and the monthly expenditure report submitted to the Central Government in Form-II and Form III shall be endorsed to such other officer by the concerned Chief Engineer of the executive agency.

(3) The accounts of the fund shall be audited by the Comptroller and Auditor General of India at such intervals as may be specified by him.

(4) The physical progress as well as expenditure shall be reviewed and discussed with executive agency on quarterly basis by the Central Government.

(5) The executive agency shall send completion report or certificate duly verified by the audit as soon as the works are completed and positively within a period of three months from the date of completion of the works, failing which no further works shall be sanctioned to the concerned State or

...e requisite completion report or certificate in respect of such completed works is ...ral Government.

...Power of Central Government.- The Central Government reserves all the authority ... exclude any approved work under this Fund, in case, if the executive agency fails to ...y of provisions of the Act and the rules framed under the Act.

FORM I

[See rule 8(1) and 10 (2)]

UTILISATION CERTIFICATE

It is to certify that out of an amount of Rs.........crores/lakhs released by the Ministry of Road Transport and Highways, vide letter No. ....dated............ an amount of Rs. ....crores/lakhs has been spent on works sanctioned under the Central Road Fund Scheme. It is further certified that expenditure has been incurred on sanctioned works only and has not exceeded the sanctioned cost of individual works.

Deputy Secretary/Joint Secretary/Secretary

Government of...

FROM-II

[See rule 8(1) and 10 (2)]

PROGRESS REPORT OF WORKS EXECUTED FROM CENTRAL ROAD FUND

Report for the Quarter Ending................

No.	Name of the work	Length (Km.)/M (for Bridges)	Amount of AA (Rs. In lakhs)	AA No. and date	Amount of Technical Sanction	Date of sanction	Physical Progress In %		
							Up to the end of previous year	During the Year	Total Progress up to the end of the Quarter
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Signature
Executive Engineer of the PWD

FROM-III

[See rule 8 (1) and 10 (2)]

EXPENDITURE REPORT OF WORKS EXECUTED FROM CENTRAL ROAD FUND

State

Month:

Head of Account to which the expenditure is debitable:

Sl. No.	Name of the Project	[illegible] No	Amount of Central assistance approved of the work	Progressive total of funds released upto end of the previous financial year	Total expenditure against the work upto the end of previous financial year	Expendi-ture from 1st April of the year under report to the end of the previous month	Expendi-ture during the month to which the return relates	Total of columns 5, 6 and 7	Remarks (if any)
1	2	3	4	5	6	7	8	[illegible]	10

[F. No. NH-11011/2/2000-P&M (Pt.)

MAYA PRAKASH, Director (P&B)

Printed by the Manager, Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.

(विवरण पत्र क्रमांक ३) परिच्छेद क्र. २.१.७.६

Government of Maharashtra, India

Public Works Department

[illegible] Engineer, Public Works Region, Sandhakom Bhavan, [illegible]

No. 282 /2012 Date :- 06/03/2013

To,

The Accountant General,
Nagpur.

Sub. : Construction of Four Lane Bye pass to Ardhapur city along with 4 bridges and 4 CD works, Taluka Ardhapur, Dist Nanded.

Ref: 1. Your office letter no. Do/PWDN/173 dt. 24/08/2012.
2. S. E. P. W. Circle, Nanded Lr. No. Budget/8117/1/2012 Dt. 23/11/2012

Respected Sir,

With reference to the above subject it is submitted that, Shri. Sunny Jambhrunkar R/oMill gate, Nanded vides his letter dated 27/08/2012 has raised an issue about diversion of budget provision for the construction of road to land acquisition of Ardhapur bypass. In this connection following facts are here by submitted.

Ardhapur is Taluka place from Nanded district which falls on Akola Nanded Hyderabad Road link which is recently declared as MSH -6. Earlier Nagpur Bori Tulajpur MSH-3 was passing through Ardhapur Town. The location of the Town is also close to NH-222. Heavy loaded Trucks & Trailers passes through the Town. The traffic intensity at the town is 61539 MT/day and there are many cases of road accidents and fatal casualty. Considering the importance of the road networks and the above parameters the Govt of Maharashtra upon approval from the Govt of India, granted the approval to the Construction of Bye pass to Ardhapur city, Whereas the State Govt. has accorded Administrative Approval for the work of Land acquisition to the Ardhapur bye pass. The Executive Engineer, P.W D. Nanded vide cheque No.512286 dt.07/07/2011 has deposited an amount of Rs.82.20 Lakhs towards 80% of Land Acquisition amount. (The amount of Rs. 11.59 Lakhs vides cheque No.329923 dt.18/11/2009 & Rs. 70.61 Lakhs vide cheque no 408088 dated 15/8/2010) However the Land Acquisition Officer, Nanded, vide his letter No. KI dated 24/02/2012. has raised the additional demand of Rs.6,05,27,952/- for the finalization of award and its declaration (Annexture – D). The amount of Rs

5,53,13,498/- is paid to Special Land Acquisition Officer, Nanded, vide cheque no 560460 and 560461. After receipt of the payment only, SLAO has processed the land acquisition proposal of Ardhapur bye pass and finally the award was passed by Collector Nanded, amounting to Rs 3,89,27,073/- as against Rs. 6,05,27,952/-. Subsequently, as submitted by Executive Engineer in his report, it came to the notice that the amount paid to SLAO for the Land acqusition of Ardhapur Bye pass by oversight, is released from the grants received for the Construction of Ardhapur Bye pass, as both the works carries exactly same name However the above error is immediately corrected as below.

Sr. No.	Original Entry		Corrected Entry.	
	Amount and cheque no	Remarks	Amount and cheque no	Remarks
1	53,13,498/- (Chq no 560460)	Amount Paid to SLAO as per his demand letter NO. 81 dated 24/02/2012 for the land acquisition purpose.	2,84,04,073/- (Chq no 658165)	Amount Paid to contractor for the Construction of Ardhapur Bypass work.
2	5,00,00,000/- (Chq no 560461)			
3	(-) 2,56,93,733/-	Amount received back from SLAO Nanded, as balance amount.	12,15,692/- (Chq no 679316)	Amount Paid to the contractor for the Construction of Ardhapur Bypass.
Total	Rs.2,96,19,765/-		Rs. 2,96,19,765/-	

In brief in order to complete the CRF work within the targeted time limit, and as both the work carries exactly same name, the amount of the Land acquisition of Ardhapur Bye pass by oversight, which was paid from the grants for the Construction of Ardhapur Bye pass, is immediately adjusted to proper head of account upon immediate notice. Also there is no financial loss to govt. As on today 80 % of Bye pass work is physically completed and the balance 20 % work will also be finished well in time. Considering the above facts it is requested to consider the submission and close the file of the complaint.

It is to submit that the Aurangabad Public Works Region has endeavored to complete many big projects with due regards to rules and regulations and are audited by Hon. A.G. with less or no serious Para's The complainant is ignorant of the basic facts of accounts and it

,appears that the complaint is baseless and is made out of jealousy and to offend and trouble one of my best Executive Engineer having excellent service record. It is personally requested to close the file.

Yours faithfully,

6/3

(C.P. Joshi)

Chief Engineer.

Public Works Region,

Aurangabad.

Copy to Superintending Engineer, P W.Circle,Nanded .

महाराष्ट्र शासन
सार्वजनिक बांधकाम मंडळ, नांदेड.

E-mail
nanded.se@mahapwd.com
Phone No. 02462254502
Fax No. 02462253277

कार्यालय,
अधीक्षक अभियंता,
सार्वजनिक बांधकाम मंडळ, नांदेड.

क्र. अर्थ/ ८११७/१/२०१२ दिनांक २३/११/२०१२

प्रति,
मुख्य अभियंता,
सार्वजनिक बांधकाम प्रादेशिक विभाग,
औरंगाबाद.

विषय :-अर्धापूर शहरास चारपदरी बाह्यवळण रस्त्याचे बांधकाम करणे .
संदर्भ :- प्रादेशिक कार्यालयाचे पत्र क्र. /का-४/अई/नां-५३० /१३११/१ दिनांक २५/९/२०१२

प्रादेशिक कार्यालयाच्या संदर्भिय पत्राअन्वये श्री. सत्री जांभरूनकर मिलगेट परिसर, नांदेड यांच्या दिनांक १७/८/२०१२ च्या तक्रार आर्जानुसार विषयांकीत कामासंबधाने चौकशी अहवाल सादर करण्याच्या सुचना देण्यात आल्या होत्या. सदर प्रकरणी कार्यकारी अभियंता, सा.बां. विभाग, नांदेड यांचे कडून प्राप्त झालेल्या खुलाशाच्या अधारे पुढील प्रमाणे अहवाल सादर करण्यात येत आहे.

१) विषयांकित कामासाठीच्या भुसंपादनाची बाब लेखाशिर्ष ५०५४ मार्ग व पुल (०३ राज्यरस्ते) या लेखा शिर्षात अर्थसंकल्पात मंजूर असून त्याच कामाचे चौपदरीकरणाच्या बांधकामाचे काम लेखाशिर्ष ३०५४ मार्ग व पुल (०३) राज्यरस्ते केंद्रीयमार्ग निधी या लेखाशिर्षामध्ये मंजूर आहे. सदरची दोन्ही कामे ही वेगवेगळ्या लेखाशिर्षात असलीतरी कामाच्या नावातील साधर्म्यामुळे मार्च २०१२ च्या लेख्यात घाईगडबडीत भुसंपादनाचा खर्च बांधकामाच्या लेखाशिर्षातून त्याच कामावर झाल्याचे कार्यकारी अभियंता, सा.बां. विभाग, नांदेड यांनी नमुद केले आहे.

२) उपरोक्त लेखाशिर्षातील बदलाव्दारे अदाकरण्यात आलेली रक्कम ही पुस्तकीय समायोजनाव्दारे पुन्हा मुळ शिर्षात समायोजीत करण्यात आल्याचे कार्याकारी अभियंता, सा.बां. विभाग, नांदेड यांनी नमुद केले आहे. त्या मुळे शासनाचे अर्थिक नुकसान झालेले नसल्याचे दिसून येते.

३) तथापी, या बाबतची अशा प्रकारची पुनरावृती भविष्यात होणार नाही याची जबाबदारी घेण्याबाबत संबंधीतास ताकिद दिलेली असून कार्यकारी अभियंता यांनी सादर केलेला खुलासा मान्य करण्याची शिफारस करून सादर केलेल्या खुलाशाची प्रत सोबत सादर करण्यात येत आहे.

सहपत्र — खुलाशाची प्रत-१

अधीक्षक अभियंता,
सार्वजनिक बांधकाम मंडळ,नांदेड.

प्रत - कार्यकारी अभियंता, सा.बां. विभाग, नांदेड यांना माहितीस्तव .

महाराष्ट्र शासन

क्रमांक: संकीर्ण २०१६/प्र.क्र.५४/प्रशा-५
सार्वजनिक बांधकाम विभाग,
हुतात्मा राजगुरू चौक,मदाम कामा रोड,
मंत्रालय, मुंबई-३२
दि. २९/०१/२०१८

प्रति,
मुख्य अभियंता,
सा.बां.प्रा.विभाग,
मुंबई/ पुणे/ नाशिक/ औरंगाबाद/ नागपूर/ अमरावती

विषय: भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांचा सन २०१२-१३ चा आर्थिक क्षेत्रावरील अहवाल

उपरोक्त विषयात नमूद आर्थिक अहवालामधील आक्षेपांसंदर्भात अनुपालन अहवाल आपल्या कार्यालयामार्फत शासनास प्राप्त झाला होता. या अहवालावर आधारित लोकलेखा समिती व महालेखा परिक्षक, मुंबई यांना अनुपालन अहवाल शासनामार्फत सादर करण्यात आला आहे. या अहवालामध्ये काही मुद्यांच्या अनुपालनामध्ये सखोल चौकशी करुन जबाबदार अधिकारी/ कर्मचाऱ्यांविरुध्द उचित प्रशासकीय कार्यवाही करण्यात येईल असे नमूद करण्यात आले आहे. सदर बाबी खालीलप्रमाणे.

अ.क्र.	परिच्छेद क्रमांक	विषय
१	२.१.८.७	कामाच्या निष्पादनात नियमबाह्य खर्च i) मंजूर व्याप्तीच्या बाहेर कामाचे निष्पादन ii) बचतीमधून मार्गाच्या अतिरीक्त लांबीचे निष्पादन
२	२.१.८.५	डांबराच्या चलनामधील अफरातफरीबाबत i) एकच चलन बऱ्याच कामांसाठी वापरात आणणे ii) बनावट चलने सादर करणे iii) चलने प्राप्त न होता डांबराचा वापर करणे iv) खाजगी संस्थांकडून डांबर खरेदी कणे

३	२.१.१३	शिफारशी i) सा.बां.नियमावली व बांधकाम साहित्य चाचण्या कठोर संनियत्रण करण्यामध्ये दोषी असलेल्या अधिकाऱ्यांची चौकशी करुन कार्यवाही करण्यात येईल.

उपरोक्त मुद्यांबाबत आपल्या कार्यक्षेत्रातील संबंधित कंत्राटदार व अधिकाऱ्यांविरुध्द आवश्यक कार्यवाही करण्यासाठी चौकशी सुरू करुन दोषी आढळल्यास दोषरोपासह आवश्यक प्रस्ताव शासनाकडे सादर करण्यात यावा.

(प्रकाश इंगोले)
उपसचिव (रस्ते)

(विवरण पत्र क्रमांक ४) परिच्छेद क्र. २.१.८.३

प्रकरण-II, कार्यसिध्दी लेखापरिक्षा-महालेखापाल नागपूर यांच्या उपस्थित मुद्यांचे अनुपालन

मुद्या .क्र.	मुद्या	अनुपालन
२.१.८.३	महाराष्ट्र शासनाने आपेगांव – कुरणपिंपरी – महारटाकळी – चाकलंबा – शिंगरवाडी मार्गाच्या (एसएस-१५५) १/२०० ते २३/४०० किमी चे सुधारनेचे काम केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत प्रस्तावीत केले(मे-२००८) कामाच्या व्याप्तीत एकूण २२.२० किमी लांबी पैकी ८.५ किमी लांबीत बळकटीकरण करणे समाविष्ट होते. डांबरीकरण रस्त्याच्या पूर्ण २२.२० किमी लांबीत करावयाचे होते, वाहनमार्गाची रूंदी ३.७० मीटर होती. जरी शिंगारवाडी गावापर्यंत रस्ता चालू राहण्यासाठी चैनेज १५/४०० किमी मध्ये एक पुल अत्यावश्यक होता तरीही भारत सरकारला प्रस्ताव सादर करताना तोच वगळण्यात आला. भारत सरकारने बळकटीकरण व डांबरीकरणासाठी रू. ३.०० कोटी मंजूर केले (ऑगस्ट-२००९) कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, बीड ने मे-२०११ मध्ये काम प्रदान केले जे मे-२०१२ पर्यंत पूर्ण करावयाचे होते. लेखापरिक्षेस असे निदर्शनास आले की, जरी संपूर्ण २२.२० किमी मार्गाचे डांबरीकरण कामात अंर्तभुत होते तरी सविस्तर अंदाजपत्रकात ते समाविष्ट करण्यात आले नाही व कार्यदेश निर्गमीत करण्यात आला. कार्यादेशामध्ये अंर्तभुत चैनेज ४/०० ते ८/३०० (४.३० किमी) मध्ये केल्या गेले असे दर्शवीले होते. कंत्राटदाराने बळकटीकरण व डांबरीकरणाचे काम रू. ३.१५ कोटी किंमतीत पूर्ण केले (मे-२०१२) महाराष्ट्र शासनाने भारत सरकारला (मार्च २०१३ च्या मासीक प्रगती अहवालाद्वारे) संपूर्ण रस्ता लांबी २२.२० किमी चे काम पूर्ण झाले असे कळविले.(एप्रिल-२०१३) परंतु भारत सरकारला प्रकल्प पूर्णता अहवाल सादर करण्यात आला नाही.(जुलै-२०१३) शिवाय चैनेज १५/४०० किमी येथील पुलाचे बांधकाम दुसऱ्या कंत्राटदाराला राज्य निधीतून रू. ६९.६८ लक्ष किंमतीत ऑगस्ट २०१० पर्यंत पूर्ण करण्याकरीता प्रदान केले.(ऑगस्ट-२००९) कामाच्या जागेला विभागीय अधिकाऱ्यासमवेत संयुक्तपणे प्रत्यक्ष भेट दिली असता (जुलै-२०१३) असे आढळले की, चैनेज ७/७२० किमी ते १२/५०० किमी मध्ये डांबरीकरण व बळकटीकरणाचे काम झाले असले तरीही रस्ता मोटार वाहतुकीस योग्य नव्हता, पुलाचे काम सुध्दा अपुर्ण होते. या प्रकारे भारत सरकारला रस्ता सुधारणेचा प्रस्ताव पाठविताना पुलाचे बांधकाम समाविष्ट न केल्यामुळे रस्त्याच्या व पुलाच्या कामावर झालेला रू. ३.५२ कोटीचा खर्च निष्फळ ठरला.	आपेगांव – कुरणपिंपरी – महारटाकळी – चाकलंबा – शिंगरवाडी रस्ता रामा-१५५ किमी १/२०० ते २३/४०० ही लांबी २२.२० किमी आहे.वरील प्रमाणे एकूण लांबी पैकी मंजूर रकमेच्या अधिन राहुन व मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम प्रादेशिक विभाग, औरंगाबाद यांनी प्रत्यक्ष पाहणी करून साखळी क्र. ४/०० ते ८/३०० मधील एकूण ४.३० किमी लांबीच्या रस्त्याची सुधारणा करण्याच्या कामास रू.२६६.८८ लक्ष रकमेस तांत्रिक मान्यता दिलेली आहे. मंजूर प्रकल्पानुसार कार्यारंभ आदेशामध्ये साखळी क्र. १/२०० ते २३/४०० एकूण २२.२० किमी असे दर्शविण्यात आलेले आहेत. परंतु मोजमाप पुस्तीकेतील साखळी क्र. हे तांत्रिक मान्यता प्राप्त व्याप्तीमधील साखळी क्रमांका प्रमाणे आहेत. प्रस्तावित रस्ता हा सुपीक काळ्या जमिनीतुन जाणारा व "गोदाकाठ" चा आहे. सदर रस्त्यावर ऊस व वाळू वाहतुक मोठ्या प्रमाणावर होते त्यामुळेच या प्रस्तावीत रस्त्याच्या मजबुतीकरणासाठी कठिण मुरूमाच्या भरावासह दानेदार सब-बेस ची तरतूद करण्यात आली होती. यानंतर २२.५० सेमी जाडीचे खडीकरण करण्यात आलेले आहे, व ७.५० सेमीचे बीबीएम करून कारपेट सिलकोट चे काम करण्यात आले होते. मंजूर अंदाजपत्रक व निविदेनुसार काम पूर्ण करण्यात आले, त्यामुळे काम पूर्ण झाल्याचे कळविण्यात आले होते. याच रस्त्यावरील साखळी क्र. १५/४०० मधील पुलाचे काम अन्य योजनेतुन मंजूर होते व ते पूर्ण करण्यात आले आहे. सदरील काम मंजूर व्याप्तीप्रमाणे मातीकाम भरावाची उंची वाढविणे, मातीकामावर जीएसबी चा लेयर देऊन ६० मीमी, ४० मीमी खडीकरण करून डांबरीकरण करण्यात आलेले आहे. या कामावर रू. ३१५.२२ लक्ष इतका

२.१.८.६	भारत सरकारने केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत एका कामासाठी रू.३.०० कोटी मंजूर केले (ऑगस्ट-२००८) मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम क्षेत्र, औरंगाबाद यांनी कामासाठी रू.२.६७ कोटीची तांत्रीक मंजूरी दिली (नोव्हेंबर-२००९) हा मार्ग काळयामातीच्या सुपीक जमिनीतुन जात होता आणि पाणी साचल्याने तो अतिशय हानि प्रवण होता.जड वाहतुकीच्या वारासाठी रस्त्याचे मजबूतीकरण करण्यासाठी अस्तित्वातील पृष्ठभाग खोदणे आणि तो दानेदार सब-बेस (Granular Sub-base) व कठीण मुरूम यांनी भरणे यांचा कामाच्या व्याप्तीत समावेश होता. दानेदार सब-बेस व कठिण मुरूम यांच्या भरावयाची परिमाणे प्राक्कलनात रस्त्याच्या कवचाची आवश्यक ती जाडी ठेवण्याच्या दृष्टीने स्वतंत्रपणे काढली होती. कार्यकारी अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, बीड यांनी वरील काम रू. ३.१० कोटी या कंत्राटी मुल्याने दिले (मे-२०११) हे काम मे-२०१२ मध्ये रू. ३.१५ कोटी खर्च होऊन पुर्ण झाले लेखापरिक्षेस असे निदर्शनास आले की, ७२२४ घ.मी. दानेदान सब-बेस आणि ४५०८५.७५ घ.मी. कठिण मुरूम या अंदाजीत भरावासह अस्तित्वातील फरसबंदी (Pavement) खोदकामाची तरतुद ३१.८२ घ.मी. होती.या विरूध्द कंत्राटदाराने २७५.२८ घ.मी. खोदकाम केले आणि ५६३८.८२ घ.मी. दानेदार सब-बेस व ३८३४५ घ.मी. कठिण मुरूम यांनी भराव केले. कंत्राटात विनिर्दिष्ट असलेल्या खोदकामाच्या परिमाणापेक्षा २४३.४६ घ.मी. जास्त खोदकाम कंत्राटदाराने केल्यामुळे हे जास्तीचे खोदकाम भरून काढण्यासाठी दानेदार सब-बेस आणि कठिण मुरूम यांचा भराव करण्याचे परिमाण जास्तिचे असणे आवश्यक होते. तथापी दानेदार सब-बेस व कठिण मुरूम यांचा भराव करण्यातील तुट रस्त्यासाठी आवश्यक असणारी कवचाची जाडी साध्य न झाल्याचे दर्शविले. लेखा परिक्षेद्वारे विभागीय अधिकाऱ्यासह रस्त्याची प्रत्यक्ष पडताळणी केली असता (जुलै-२०१३) असे आढळून आले की, दानेदार सब-बेस व कठिण मुरूम यांच्या भरावातील तुटी मुळे रस्त्याच्या दोन्ही बाजूने वाहन मार्ग व बाजूचे शोल्डर्स यांची हानि झाली होती.	एकूण खर्च झालेला आहे. त्यामुळे या कामावरील मंजूर लांबील केलेला खर्च निष्फळ ठरला असे म्हणणे संयुक्तीक वाटत नाही. **अंदाजपत्रकामध्ये खराब डांबरी पृष्ठभाग खोदून काढणेची बाब असून, ती सर्वसाधारणपणे संपूर्ण प्रस्तावित लांबीच्या पृष्ठभागाच्या १०% इतकी प्रस्तावीत करण्यात आली होती, परंतु प्रत्यक्षात जास्त पृष्ठभागाची खोदाई झाल्यामुळे खोदाईच्या परिमाणांत वाढ झालेली आहे. क्षतीग्रस्त डांबरी पृष्ठभाग काढून त्यानंतरच कठीण मुरूमाने भरावकाम व दाणेदार सबबेसचे काम करण्यात आलेले आहे.** **खोदाईच्या बाबीशी भरावकाम व दाणेदार सबबेसच्या बाबीचा काहीही संबंध नाही.** **मंजूर अंदाजपत्रकात प्रस्तावित एकूण ४.३० किमी लांबीसाठी दाणेदार सबबेसचा थर व कठीण मुरूमाने भराव कामाची तरतुद करण्यात आलेली होती. परंतु प्रत्यक्ष काम करतेवेळी आवश्यक लांबीत भरावकाम व दाणेदार सबबेसचे काम केले असल्याने त्यांच्या परिमाणांत बचत झालेली आहे.** रस्त्यासाठी आवश्यक असणाऱ्या कवचाची जाडी साध्य करण्यात येऊनच रस्त्याचे काम पूर्ण करण्यात आलेले आहे. रस्त्याच्या तुटलेल्या कडा ठेकेदाराने स्वखर्चाने दुरूस्त करून दिलेल्या आहेत. निविदा शर्तीनुसार कामावरील साहित्याचे चाचणी निष्कर्ष घेण्यात आलेले आहेत. सध्या रस्ता सुस्थितीत असून वाहतूक सुरळीत चालू आहे. सोबत सद्यस्थितीदर्शक फोटो सादर करण्यात आलेले आहेत.

अधीक्षक अभियंता,
सार्वजनिक बांधकाम मंडळ, उस्मानाबाद.

(विवरण पत्र क्रमांक ५)

परिच्छेद क्र. २.१.८.७ व परिच्छेद क्र. २.१.१०.१

महाराष्ट्र शासन

क्रमांकः-आक्षेअ-२०१८/प्र.क्र.१४ /रस्ते-१

सार्वजनिक बांधकाम विभाग,
मंत्रालय,मुंबई-४०० ०३२.
दिनांक :- ८।२।२०१८

प्रति

मुख्य अभियंता
सार्वजनिक बांधकाम प्रादेशिक विभाग,
मुंबई /पुणे/ नाशिक/औरंगाबाद/ अमरावती /नागपूर.

विषयः- भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांचा सन २०१२-२०१३ आर्थिक क्षेत्रावरील अहवाल.

उपरोक्त विषयात नमूद आर्थिक अहवालामधील आक्षेपासंदर्भात अनूपालन अहवाल आपल्या कार्यालयामार्फत शासनास प्राप्त झाला होता. या अहवालावर आधारित लोकलेखा समिती व महालेखा परीक्षक, मुंबई यांना अनुपालन अहवाल शासनामार्फत सादर करण्यात आला आहे. या अहवालामध्ये काही मुद्यांच्या अनुपालनामध्ये सखोल चौकशी करुन जबाबदार अधिकारी/कर्मचा-याविरुध्द उचित प्रशासकीय कार्यवाही करण्यात येईल असे नमुद करण्यात आले आहे. सदर बाबी खालीलप्रमाणे आहे.

अ.क्र.	परिच्छेद क्रमांक	विषय
१.	२.१.७.६	केंद्रीय मार्ग निधी योजने अंतर्गत नांदेड जिल्हयातील अर्धापूर बायपास रस्त्याच्या बांधकामासाठी नियमबाहय केंद्रीय मार्ग निधी योजने अंतर्गत मंजूर कामाच्या निधीमधून रु. ५.५३ कोटी इतका निधी भूसंपादनासाठी खर्च करण्यात आला.
२.	२.१.८.७	कामाच्या निष्पादनात नियमबाहय खर्च करणे १) केंद्रीय मार्ग निधी योजने अंतर्गत ९ रस्त्यांच्या एकुण १०९.३३ कि.मी. लांबीमधील दुरूस्तीचे काम रु. ५६.६५ कोटी इतक्या रकमेस मंजुर करण्यात आले. या मान्यतेच्या अधीन राहून काम करण्यासाठी तयार करण्यात आलेल्या अंदाजपत्रकात समाविष्ठ लांबी फक्त ७८.४८ कि.मी. इतकी होती. सदर बाब नियमबाहय आहे. २) ५ केंद्रीय मार्ग निधी योजने अंतर्गत मंजुर कामांच्या व्याप्ती समाविष्ट नसलेल्या बाबीबाबत रु. २.०४ कोटी इतका खर्च केला गेला. सदर बाब नियमबाहय आहे.

		३) बचतीमधून अतिरीक्त लांबीचे निष्पादन नांदेड जिल्हयातील १ कामासाठी ४२० मेट्रीक टन डांबरासाठी कंत्राटदारांना अग्रीम रक्कम अदा करण्यात आली. प्रत्यक्षात कामासाठी २८८ मेट्रीक टन डांबर आवश्यक होते. यामुळे कंत्राटदारांना अवाजवी रक्कम अदा करण्यात आली. सदर बाब नियमबाहय आहे.
३.	२.१.१०.१	गुण नियत्रंण चाचण्या न करता कामांचे निष्पादन मुंबई लोहा मार्गाच्या नुतनीकरणाच्या कामासाठी १३ वित्त आयोगामार्फत काम मंजुर करण्यात आले या कामासाठी वापरण्यात आलेल्या साहित्याच्या गुणवत्तेबाबतच्या चाचण्या कामाचा कार्यारंभ आदेश देण्यापुर्वीच्या तारखेच्या आधीच्या आहे. सदर बाब नियमबाहय आहे. तसेच कॉक्रीट क्युबच्या चाचण्याही ६ कामांमध्ये २८ व्या दिवशी घेण्याऐवजी ४१ दिवस ते ६४६ दिवस कालावधीत घेण्यात आल्या. सदर बाब देखील नियमबाहय आहे.
४	२.१.१०.२	केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत वातूर जिंतूर औंदा या कामासाठी निविदेमधील विनिर्देशामध्ये नमुद पुर्नभरनाचे काम योग्य रीतीने न करता कंत्राटदाराला अवाजवी रक्कम प्रदान करण्यात आली.

उपरोक्त मुद्यांबाबत लोकलेखा समितीने साक्षीच्या वेळी शासनाने सादर केलेल्या अनुपालनाशी सहमती दर्शवीलेली नाही. या संदर्भात सविस्तर स्पष्टीकरण आवश्यक गुणवत्ता चाचण्या व करण्यात आलेली कार्यवाही योग्य असल्याचे दर्शविणारे निविदेतील व आय.आर.सी. मानकामधील कलमांबाबत समर्थनिय कागदपत्रे सादर करावीत. अथवा या त्रुटीसाठी जबाबदार असणा-या कंत्राटदार व शासकीय अधिका-या विरुध्द चौकशी करुन आवश्यक दंडनीय कारवाई करावी. या संबंधात शासनाची मान्यता आवश्यक असल्यास योग्य प्रस्ताव शासनास सादर करावा. लोकलेखा समितीची बैठक दि. १४/२/२०१८ रोजी होणार आहे. तरी आवश्यक माहिती वैयक्तीक लक्ष पूरवून दि. १३/२/२०१८ अखेर ई-मेल व्दारे शासनास सादर करावी. अशी नम्र विनंती आहे.

सहपत्र — वरीलप्रमाणे

(प्रकाश इंगोले)
उप सचिव (रस्ते), महाराष्ट्र शासन.

विवरण पत्र क्रमांक ६
परिच्छेद २.१.१०.२

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांचा सन २०१२-१३ अर्थिक क्षेत्रावरील अहवालातील आक्षेप व अनुपालन

आक्षेप	अनुपाल
२.१.१०.२ अपुऱ्या गुण नियंत्रण चाचण्या	
भारत सरकाने केंद्रीय मार्ग निधी अंतर्गत वालुर जिंतुर औंढा मार्ग एसएच कि मी १९/०० ते २९/०० मधील सुधारण्याचे काम मंजुर केले (ऑक्टोंबर २००८) मुख्य अभियंता सार्वजनिक बांधकान क्षेत्र औरंगाबाद यांनी रुपये ५.५० कोटीची तरतुद केली (डिसेंबर २००८) कामाच्या व्याप्तीत इतर बाबीसह चेनेज कि मी १९/०० ते २६/०० मध्ये अत्याधिक पाण्याचा निस्सारणासाठी अस्तीत्वातील पृष्ठभाग खोदण्याचा समावेश होता. खोदकामाची योग्य साहित्याने पुनर्भरण करावयाचे होते. निविदेत तरतुद केलेल्या पुनर्भरणाच्या बाबीच्या निविदेशात असे विनिर्दिष्ट होते की, याबाबीच्या निष्पादनाला प्रारंभ करण्यापुर्वी कंत्राटदाराने पुनरभरणासाठी वापरण्यांत येणाऱ्या साहित्याची चाचणी करुन घेतली पाहिजे. जर चाचण्या विनिर्देशाप्रमाणे घेण्यांत आल्या नसतील निविदेच्या अटीमध्ये पुनरभराणाच्या बाबी करिता देयक रक्कमेच्या १५ टक्के रक्कम रोखुन धरण्याची तरतुद होती. कार्यकारी अभियंता सार्वजनिक बांधकामविभ्जाग परभणी यांच्या अभिलेख्याच्या लेखा परिक्षा छाननीत असे निदर्शनास आले की, एक काम रुपये ५.४४ कोटी या मुल्याने दिले (जानेवारी २०१०) होते. कंत्राटदाराला प्रदान केलेल्या ११ व्या व अंतिम देयकापर्यन्त डिसेंबर २०१२ पुनरभरणासाठी वापरलेल्या ८५५७.४३ घनमिटर दानेदार सबबेस साहित्याकरिता २८ चाचणी परिणाम सादर करावयाचे होते. ज्यापैकी फक्त एक चाचणी परिणाम सादर केला गेला. तथापी पुनरभरणासाठी असलेल्या संपुर्ण रक्कमेच्या १५ टक्के म्हणजे १३.६७ लक्ष रुपये रोखुन न धरता कंत्राटदाराला पुर्ण रक्कम रुपये ९१.१४ लक्ष देण्यांत आली.	सदरील कामाच्या दानेदार सबबेस (GSB) या बाबीसाठी २८ चाचणी अहवाल सादर होणे अपेक्षीत होते. व त्यानुसारच आवश्यक चाचण्या घेण्यात आल्या आहेत. दोन चाचणी अहवाल प्रत्यक्षात गुण नियंत्रण विभागाच्या लॅब मधुन घेण्यात आल्या व उर्वरीत आवश्यक चाचण्या क्षेत्रीय स्तरावर स्थापन करण्यांत आलेल्या लॅब मध्ये घेण्यांत आलेल्या आहेत. त्याचा तपशिल सोबत सलग्न केलेला आहे. (पृष्ठ क्र ५४ ते ५८) समाधानकारक चाचणी अहवाल प्राप्त झाले असल्याने या बाबीसाठी १५ टक्के रक्कम रोखुन न ठेवता करण्यांत आलेल्या कामाचे कंत्राटदारास रक्कम कंत्राटदारास प्रदान करण्यांत आली आहे. करिता परिच्छेद वगळण्यांत यावा ही विनंती.

कार्यकारी अभियंता,
सा. बां. विभाग, परभणी

अधीक्षक अभियंता,
सार्वजिक बांधकाम मंडळ, नांदेड

DATA Sheet for Sieve Analysis Of GSB Grade 2nd

Name Of work :- Imp to Watur Jintur Aundha Road SH 220 KM 19/00 to 29/00
Agency R B Jain contractor, Parli

Sr No	Location Of KM	Date Of Testing	VQC / Fild Test
1	19/00 to 29/00	10.04.2010	VQC Test Report
2	19/00 to 29/00	10.05.2010	VQC Test Report
3	19/00 to 19/200	10.06.2010	Fild Test Report
4	19/200 to 19/400	12.06.2010	Fild Test Report
5	19/400 to 19/600	14.06.2010	Fild Test Report
6	19/600 to 19/800	15.06.2010	Fild Test Report
7	19/800 to 20/00	16.06.2010	Fild Test Report
8	20/00 to 20/200	17.06.2010	Fild Test Report
9	20/200 to 20/400	18.06.2010	Fild Test Report
10	20/400 to 20/600	19.06.2010	Fild Test Report
11	20/600 to 20/800	21.06.2010	Fild Test Report
12	20/800 to 21/00	22.06.2010	Fild Test Report
13	21/00 to 21/200	23.06.2010	Fild Test Report
14	21/200 to 21/400	24.06.2010	Fild Test Report
15	21/400 to 21/600	25.06.2010	Fild Test Report
16	21/600 to 21/800	26.06.2010	Fild Test Report
17	21/800 to 22/00	27.06.2010	Fild Test Report
18	22/00 to 22/200	28.06.2010	Fild Test Report
19	22/200 to 22/400	29.06.2010	Fild Test Report
20	22/400 jto 22/600	30.06.2010	Fild Test Report
21	22/600 to 22/800	01.07.2010	Fild Test Report
22	22/800 to 23/00	02.07.2010	Fild Test Report
23	23/00 to 23/200	03.07.2010	Fild Test Report
24	23/200 to 23/400	04.07.2010	Fild Test Report
25	23/400 to 23/600	05.07.2010	Fild Test Report
26	23/600 to 23/800	06.07.2010	Fild Test Report
27	23/800 to 24/00	07.07.2010	Fild Test Report
28	24/00 to 24/200	14.08.2010	Fild Test Report
29	24/200 to 24/400	16.08.2010	Fild Test Report
30	24/400 to 24/600	18.08.2010	Fild Test Report
31	24/600 to 24/800	20.08.2010	Fild Test Report
32	24/800 to 25/00	21.08.2010	Fild Test Report
33	25/00 to 25/00	22.08.2010	Fild Test Report
34	25/200 to 25/400	23.08.2010	Fild Test Report
35	25/400 to 25/600	25.08.2010	Fild Test Report
36	25/600 to 25/800	27.08.2010	Fild Test Report
37	25/800 to 26/00	29.08.2010	Fild Test Report
38	26/00 to 26/200	01.09.2010	Fild Test Report
39	26/200 to 26/400	03.09.2010	Fild Test Report
40	26/400 to 26/600	04.09.2010	Fild Test Report
41	26/600 to 26/700	05.09.2010	Fild Test Report
42	26/00 to 27/00	05.09.2010	Fild Test Report

VIGILANCE AND QUALITY CONTROL CIRCLE
DISTRICT LABORATORY PWD NANDED
TEST RESULT SHEET

JOB NO 50 04 - 10 DATE OF RECEIPT 12/4/10 Sub.Division/Dn : S.D.E.,P.W.,Sub.Div.JINTUR

Letter No Date 10/4/10 Test Result Sheet No - QF/LAB

Name of work **Improvement to Watur Jintur Aundha Road Km 19/00 to 29/00.**

Job Mix Design Report GSB

Type : Close / Coarse Graded GSB (Gradding I / II / III)

IS Sieve Designation	% Passing					Combined Gradation MI:% MII:% MIII:%MIV:% MV:%	Specified Limits	Test	Result	Specified	Remark
	Metal-I 40 MM 40 %	Metal-II 20 MM 16 %	Metal-III 12 MM 14 %	Metal-IV 6mm 20 %	Metal-V Stone Dust 10 %						
76 MM	-	-	-	-	-	-	-	Proctor Density	2.295gm/cc	-	
53.0 MM	100	100	100	100	100	100	100	O.M.C.%	7.35%	-	
26.5 MM	20.3	100	100	100	100	68.12	50 - 80	Plasticity Index	Non Plastic		
9.50 MM	-	-	-	-	-	-		CBR %	49.6%		
4.75 MM	0.00	17.5	70.5	40.30	58.30	26.56	15 - 35	Water Absorption	-	-	
2.36 MM	-	-	-	-	-	-	-	Imapact Value	17.82%	30% Max	
0.425 MM	-	-	-	-	-	-	-	Silt and Clay Sand	-	-	
0.075 MM	0.00	0.00	6.80	11.30	10.70	4.282	0 - 10	Moisture Content	3.70%	-	

Note The test result are based on samples received in the laboratory

Start Date 12/4/10 End Date 28/4/10

Research Assistant
V & Q.C.C. Dist. Lab Nanded

Assistant Research Officer
Dist. Laboratory (P.W.D.)
NANDED

Sub.Division/Dn : S.D.E.,P.W.,Sub.Div.JINTUR
D.D.No. 681667 Dt
Out ward No 2229 Dt 9.6.10

Attested
Divisional Accounts Officer Gr.I
Public Works Division, Parbhani

Name of Work : Improvement To Watur - Jintur - Aundha Road (४७)
SH 220 Km 19/00 To 9/00

Name of Contractor : R.B. Jain Parali

बारंवारीतेचे प्रपत्र

अ. क्रं.	बाब व बाब क्रमांक	बाबीचे परिमाण	आवश्यक साहित्य	साहित्याचे परिमाण	आवश्यक चाचणी अहवालाची संख्या		प्रत्यक्षात घेतलेल्या चाचण्या		कमी घेण्यांत आलेल्या चाचण्या	चाचणीचा दर	वसुल करावयाची रक्कम	कमी चाचण्या घेण्याची कारणे	शेरा
1	60mm Metal	2859.30	–	Gr – FI	10 4	5 11	10 0	5 11	0 4	2×340 2×250	2000	5000	–
2	40mm Metal	1318.93	–	Gr – FL –	3 3	4 4	3 3	4 4	0 0	–	–		
3	H.M	32456.44	–	PL – Gr –	2 41	0 122	55 20	0 122	0 21	– 2×340	14280	14280	
4	S.M	443.81	–	PI	0	2	0	2	0	2×750	1500	1500	
5	BBM	1095.64	40mm	Gr – PI	7 7	0 0	8 8	0 0	0 0	– –	– –		
6	BM	4573.67 m^3		Gr Jobmix	4 1	10 0	4 1	10 10	0 0	–	9440	9440	8×2×590
7	SDBC (2321.15)	61742.60		Gr Jobmix	4 1	10 0	4 0	10 0	0 1	2×11000			

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 19/0 to 19/200

Date : 10/6/10   Weight of sample taken : 2900 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1073	37	37	63	50-80
4.75	1102	38	75	25	15-35
0.075	522	18	93	7	0-10
Pan	203	7	100		
Total	2900				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr.
Public Works Division, Parbhani

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn.Jintur

H. G. Sirsat Tested by
Sectional Engineer
P.W.D. S/D Jintur

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 19/200 to 19/400

Date : 12/6/10 Weight of sample taken : 2800 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	980	35	35	65	50-80
4.75	1120	40	75	25	15-35
0.075	504	18	93	7	0-10
Pan	196	7	100		
Total	2800				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. I
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn.Jintur

H.G. Sirsat
Sectional Engineer
PWD Sub Divn Jintur

Tested by

For S[illegible]
R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 19/400 to 19/600

Date : 14/6/10 Weight of sample taken : 3000 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1230	41	41	59	50-80
4.75	1200	40	81	19	15-35
0.075	540	18	99	1	0-10
Pan	30	1	100		
Total	3000				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub Divn. Jintur

H.G. Sirsat Tested by
Sectional Engineer

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 19/600 to 19/800

Date : 15/6/10 Weight of sample taken : 2950 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1150.5	39	39	61	50-80
4.75	1239	42	81	19	15-35
0.075	442.5	15	96	4	0-10
Pan	118	4	100		
Total	2950				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn. Jintur

H.G. Sirsat Tested by
Sectional Engineer
Sub division Jintur

For
R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

LATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 19/800 to 25/00

Date : 16/6/10 Weight of sample taken : 2850 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1282.5	45	45	55	50-80
4.75	1083	38	83	17	15-35
0.075	342	12	95	5	0-10
Pan	142.5	5	100		
Total	2850				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn. Jintur

M.G. Sirsat Tested by
Sectional Engineer
Sub division Jintur

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 20/00 to 20/200

Date : 19/6/10 Weight of sample taken : 3100 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1426	46	46	54	50-80
4.75	1147	37	83	17	15-35
0.075	403	13	96	4	0-10
Pan	124	4	100		
Total	3100				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn. Jintur

H. G. Sirsat Tested by
Sectional Engineer
Sub Division Jintur

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 20/200 to 20/400

Date : 18/6/10 Weight of sample taken : 2850 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1225.5	43	43	57	50-80
4.75	1054.5	37	80	20	15-35
0.075	342	12	92	8	0-10
Pan	228	8	100		
Total	2850				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn. Jintur

H. G. Sirsat
Sectional Engineer
Sub Division Jintur

Tested by

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

LATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 20/400 to 20/600

Date : 19/6/10 Weight of sample taken : 3050 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1281	42	42	58	50-80
4.75	1189.5	39	81	19	15-35
0.075	396.5	13	94	6	0-10
Pan	183	6	100		
Total	3050				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn.Jintur

H. G. Sirsat Tested by
Sectional Engineer
Subdivision Jintur

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 20/820 to 21/00

Date : 22/6/10 Weight of sample taken : 2850 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1225.5	43	43	57	50-80
4.75	1111.5	39	82	18	15-35
0.075	342	12	94	6	0-10
Pan	171	6	100		
Total	2850				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn., Jintur

H. G. Sirsat
Sectional Engineer
Subdivision Jintur
Tested by

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 21/050 to 21/200

Date : 29/6/10 Weight of sample taken : 2950 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	737.5	25	25	75	50-80
4.75	1239	42	67	33	15-35
0.075	737.5	25	92	8	0-10
Pan	236	8	100		
Total	2950				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. Sub-Divisional Officer
Public Works Division, Parbhani P.W.Sub-Divn.Jintur

H. G. Sirsat Tested by
Sectional Engineer
Sub division Jintur

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 21/200 to 21/400

Date : 24/6/10 Weight of sample taken : 2850 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1282.5	45	45	55	50-80
4.75	1083	38	83	17	15-35
0.075	342	12	95	5	0-10
Pan	142.5	5	100		
Total	2850				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn. Jintur

A. G. Sirsat
Sectional Engineer
Sub Division Jintur
Tested by

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 21/400 to 21/600

Date : 05/8/10 Weight of sample taken : 3000 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	840	28	28	72	50-80
4.75	1170	39	67	33	15-35
0.075	780	26	93	7	0-10
Pan	210	7	100		
Total	3000				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr.
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn. Jintur

Tested by
Sectional Engineer
Sub Division Jintur

For
R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 21/600 to 21/800

Date : 26/6/10 Weight of sample taken : 3200 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1024	32	32	68	50-80
4.75	1216	38	70	30	15-35
0.075	704	22	92	8	0-10
Pan	256	8	100		
Total	3200				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr.1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn. Jintur

H.G. Sirsat
Sectional Engineer
Sub Division Jintur
Tested by

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

LATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 21/800 to 22/00

Date : 27/6/10 Weight of sample taken : 3050 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1128.5	37	37	63	50-80
4.75	1159	38	75	25	15-35
0.075	518.5	17	92	8	0-10
Pan	244	8	100		
Total	3050				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn.Jintur

H. G. Sirsat Tested by
Sectional Engineer
Sub Division Jintur

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 22/00 to 22/200

Date : 28/6/10 Weight of sample taken : 2850 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	826.5	29	29	71	50-80
4.75	1083	38	67	33	15-35
0.075	684	24	91	9	0-10
Pan	256.5	9	100		
Total	2850				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn. Jintur

H. G. Sirsat
Sectional Engineer
Sub Division Jintur

Tested by

For R.B. Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 22/800 to 23/00

Date : 2/7/10 Weight of sample taken : 2850 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1197	42	42	58	50-80
4.75	997.5	35	77	23	15-35
0.075	399	14	91	9	0-10
Pan	256.5	9	100		
Total	2850				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W. [illegible] Jintur

H. G. S[illegible] Tested by
Sectional Engineer
Sub Division Jintur

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

(७५)

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 23/00 to 23/200

Date : 3/7/10 Weight of sample taken : 2900 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1044	36	36	64	50-80
4.75	1102	38	74	26	15-35
0.075	522	18	92	8	0-10
Pan	232	8	100		
Total	2900				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn. Jintur

H.G. Sirsat
Sectional Engineer
Sub division Jintur

Tested by

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 23/400 to 23/600

Date : 5/7/10 Weight of sample taken : 2900 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	899	31	31	69	50-80
4.75	1102	38	69	31	15-35
0.075	638	22	91	9	0-10
Pan	261	9	100		
Total	2900				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn.Jintur

H. G. Sirsat
Sectional Engineer
Sub division Jintur

Tested by

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 23/600 to 23/800

Date : 6/7/10 Weight of sample taken : 2950 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1121	38	38	62	50-80
4.75	1091.5	37	75	25	15-35
0.075	531	18	93	7	0-10
Pan	206.5	7	100		
Total	2950				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn.Jintur

H. G. Sirsat Tested by
Sectional Engineer
Sub division Jintur

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 23/800 to 24/00

Date : 7/7/10 Weight of sample taken : 2850 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1197	42	42	58	50-80
4.75	1083	38	80	20	15-35
0.075	342	12	92	8	0-10
Pan	228	8	100		
Total	2850				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn.Jintur

H. G. Sirsat Tested by
Sectional Engineer
Sub Division Jintur

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 24/00 to 24/200

Date : 14/8/10 Weight of sample taken : 2975 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	981.75	33	33	67	50-80
4.75	1130.5	38	71	29	15-35
0.075	624.75	21	92	8	0-10
Pan	238	8	100		
Total	2975				

Attested

Division Accounts Officer Gr. I
Pu... Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn.Jintur

H.G. Sirsat Tested by
Sectional Engineer
Sub Division Jintur

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 24/200 to 24/400

Date : 16/8/10 Weight of sample taken : 3150 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1417.5	45	45	55	50-80
4.75	1197	38	83	17	15-35
0.075	378	12	95	5	0-10
Pan	157.5	5	100		
Total	3150				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn.Jintur

H.G. Sirsat
Sectional Engineer
Sub division Jintur
Tested by

For
R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 24/400 to 24/600

Date : 18/8/10 Weight of sample taken : 3025 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1089	36	36	64	50-80
4.75	1058.75	35	71	29	15-35
0.075	665.5	22	93	7	0-10
Pan	211.75	7	100		
Total	3025				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. I
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W. Sub Divn. Jintur

H. G. Sirsat Tested by
Sectional Engineer
Sub Division Jintur

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 24/600 to 24/800

Date : 20/8/10 Weight of sample taken : 2825 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1158.25	41	41	59	50-80
4.75	988.75	35	76	24	15-35
0.075	452	16	92	8	0-10
Pan	226	8	100		
Total	2825				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr.1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W Sub-Divn. Jintur

H. G. Sirsat
Sectional Engineer
Sub division Jintur

Tested by

For R.B. Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 24/800 to 25/00

Date : 24/8/10 Weight of sample taken : 2900 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	928	32	32	68	50-80
4.75	1044	36	68	32	15-35
0.075	696	24	92	8	0-10
Pan	232	8	100		
Total	2900				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W. Sub-Divn. Jintur

H. G. Sirsat
Sectional Engineer
Sub Division Jintur
Tested by

For R.B. Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 25/00 to 25/200

Date : 22/8/10 Weight of sample taken : 3025 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	847	28	28	72	50-80
4.75	1210	40	68	32	15-35
0.075	756.25	25	93	7	0-10
Pan	211.75	7	100		
Total	3025				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn. Jintur

H.G.Sirsat Tested by
Sectional Engineer
Sub division Jintur

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement tc Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 25/200 to 25/400

Date : 23/8/10 Weight of sample taken : 3200 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	1184	37	37	63	50-80
4.75	1152	36	73	27	15-35
0.075	672	21	94	6	0-10
Pan	192	6	100		
Total	3200				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. I
Public Works Division, Parbhani

Sub-Divisional Officer
P.W. Sub. Divn. Jintur

H.G. Sirsat Tested by
Sectional Engineer
Sub division Jintur

For R.B. Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 25/400 to 25/600

Date : 25/8/10 Weight of sample taken : 2900 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	986	34	34	66	50-80
4.75	1102	38	72	28	15-35
0.075	696	24	96	4	0-10
Pan	116	4	100		
Total	2900				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr.
Public Works Division, Parbhani

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn. Jintur

H. G. Sirsat
Sectional Engineer
Sub division Jintur

Tested by

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 25/600 to 25/820

Date : 27/8/10 Weight of sample taken : 2975 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	862.75	29	29	71	50-80
4.75	1130.5	38	67	33	15-35
0.075	773.5	26	93	7	0-10
Pan	208.25	7	100		
Total	2975				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr.
Public Works Division, Parbhani

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn..Jintur

H. G. Sirsat
Sectional Engineer
PWD Division Jintur
Tested by

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

DATA SHEET FOR SIEVE ANALYSIS OF GSB GRADE – II

Name of work : Improvement to Watur Jintur Aundha road SH-220 for km. 19/00 to 29/00

Name of Agency : R. B. Jain Contractor Parli Vaijnath

Metal Size : Combined gradation

Location : 26/000 to 28/000

Date : 5/9/10 Weight of sample taken : 2890 gm

I.S. sieve (MM)	Weight of sample retained (gm)	Percent of weight Retained	Cumulative Percent of weight retained	Percentae of passing (%)	Limits (%)
53	0	0	0	100	100
26.5	953.7	33	33	67	50-80
4.75	1156	40	73	27	15-35
0.075	635.8	22	95	5	0-10
Pan	144.5	5	100		
Total	2890				

Attested

Divisional Accounts Officer Gr. 1
Public Works Division, Parbhani.

Sub-Divisional Officer
P.W.Sub-Divn.Jintur

Tested by
H. G. Sarsat
Sectional Engineer
Sub Division Jintur

For R.B.Jain Contractor
Parli Vaijnath

परिशिष्ट-ब

मंगळवार, दिनांक ६ फेब्रुवारी २०१८

लोकलेखा समिती

समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक ६ फेब्रुवारी २०१८ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी १२.०० वाजता सुरू होऊन दुपारी २.१० वाजता स्थगित झाली.

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. सुधाकर देशमुख, वि.स.स.

(५) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(६) श्री. अतुल भातखळकर, वि.स.स.

(७) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(८) श्री. अजय चौधरी, वि.स.स.

(९) श्री. अब्दुल सत्तार अब्दुल नबी, वि.स.स.

(१०) प्रा. विरेंद्र जगताप, वि.स.स.

(११) श्री. राजेश टोपे, वि.स.स.

(१२) श्री. विजय ऊर्फ भाई गिरकर, वि.प.स.

(१३) श्री. विक्रम काळे, वि.प.स.

(१४) श्री. अमरसिंह पंडित, वि.प.स.

विशेष निमंत्रित :

(१५) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव

(२) श्री. अ. चां. कोल्हे, उप सचिव तथा नि. अ.

(३) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव

निमंत्रित :

महालेखाकार कार्यालय :

श्री.राजदीप सिंह, महालेखाकार, नागपूर कार्यालय

वित्त विभाग :

(१) श्री. नितीन गद्रे, प्रधान सचिव, वित्त विभाग

विभागीय प्रतिनिधी :

सार्वजनिक बांधकाम विभाग :

(१) श्री. सी. पी. जोशी, सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग

(२) श्री. अ. अ. सगुणे, सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१२-२०१३ ला संपलेल्या वर्षाच्या आर्थिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद क्र. २.१ यासंदर्भात प्रधान सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांची साक्ष घेतली.

मंगळवार, दिनांक १४ फेब्रुवारी २०१८

लोकलेखा समिती

समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक १४ फेब्रुवारी २०१८ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी २.३० वाजता सुरू होऊन सायंकाळी ५.१५ वाजता स्थगित झाली.

समिती प्रमुख :

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स.

सदस्य :

(२) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.

(३) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(४) श्री. अतुल भातखळकर, वि.स.स.

(५) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(६) श्री. अजय चौधरी, वि.स.स.

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

(८) श्री. राजेश टोपे, वि.स.स.

(९) श्री. रविंद्र फाटक, वि.प.स.

(१०) श्री. विक्रम काळे, वि.प.स.

विशेष निमंत्रित :

(११) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव

(२) श्री. अ. चां. कोल्हे, उप सचिव तथा नि. अ.

(३) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव

निमंत्रित :

महालेखाकार कार्यालय :

(१) श्रीमती संगिता चौरे, प्रधान महालेखाकार, मुंबई कार्यालय,

(२) श्री. दिनेश मोरे, उप महालेखाकार, नागपूर कार्यालय

वित्त विभाग :

श्री. अनुदिप दिघे, उप सचिव, वित्त विभाग

विभागीय प्रतिनिधी :

सार्वजनिक बांधकाम विभाग

(१) श्री. आशिष कुमार, प्रधान सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग

(२) श्री. जोशी. सी. पी., सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग

(३) श्री. अ. अ. सगुणे, सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१२-२०१३ ला संपलेल्या वर्षाच्या आर्थिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद क्र. २.१ यासंदर्भात प्रधान सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांची साक्ष घेतली.

मंगळवार, दिनांक १० एप्रिल २०१८

लोकलेखा समिती

समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक १० एप्रिल २०१८ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी २.३० वाजता सुरू होऊन सायंकाळी ४.३५ वाजता स्थगित झाली.

समिती प्रमुख :

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स.

सदस्य :

(२) श्री. शिवाजीराव नाईक, वि.स.स.

(३) श्री. नानाजी शामकुळे, वि.स.स.

(४) श्री. सुधाकर देशमुख, वि.स.स.

(५) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(६) श्री. अतुल भातखळकर, वि.स.स.

(७) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

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

(९) श्री. अब्दुल सत्तार अब्दुल नबी, वि.स.स.

(१०) प्रा. विरेंद्र जगताप, वि.स.स.

(११) श्री. विजय ऊर्फ भाई गिरकर, वि.प.स.

(१२) श्री. विक्रम काळे, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव

(२) श्री. अ. चां. कोल्हे, उप सचिव तथा नि. अ.

(३) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव

(४) श्री. रविंद्र मेस्त्री, कक्ष अधिकारी

निमंत्रित :

महालेखाकार कार्यालय :

श्री. राजदिप सिंह, उप महालेखाकार, नागपूर कार्यालय

वित्त विभाग :

श्री. नितीन गद्रे, प्रधान सचिव, वित्त विभाग

विभागीय प्रतिनिधी :

सार्वजनिक बांधकाम विभाग :

(१) श्री. आशिषकुमार सिंह, प्रधान सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग

(२) श्री. च. प्र.जोशी, सचिव (रस्ते), सार्वजनिक बांधकाम विभाग

(३) श्री. अ. अ. सगुणे, सचिव (बां.), सार्वजनिक बांधकाम विभाग

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१२-२०१३ ला संपलेल्या वर्षाच्या आर्थिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद क्र. २.१ यासंदर्भात प्रधान सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांची साक्ष घेतली.

बुधवार, दिनांक २४ ऑक्टोबर २०१८

लोकलेखा समिती

समितीची बैठक बुधवार, दिनांक २४ ऑक्टोबर २०१८ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी १२.३० वाजता सुरू होऊन दुपारी २.३० वाजता स्थगित झाली.

समिती प्रमुख :

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स.

सदस्य :

(२) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.

(३) श्री. सुधाकर देशमुख, वि.स.स.

(४) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(५) श्री. अतुल भातखळकर, वि.स.स.

(६) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(७) डॉ. सुनिल देशमुख, वि.स.स.

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

(९) श्री. अब्दुल सत्तार अब्दुल नबी, वि.स.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव

(२) श्री. अ. चां. कोल्हे, उप सचिव तथा नि. अ.

(३) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव

(४) श्री. विनोद राठोड, कक्ष अधिकारी

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१२-२०१३ ला संपलेल्या वर्षाच्या आर्थिक क्षेत्र अहवालातील परिच्छेद क्र. २.१ यासंदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाचा तयार केलेला प्रारुप अहवाल विचारात घेतला.

शासकीय मध्यवर्ती मुद्रणालय, मुंबई