



महाराष्ट्र विधानमंडळ सार्वजनिक उपक्रम समिती

(२०१३-२०१४)

(बारावी महाराष्ट्र विधानसभा)

महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००६-२००७ च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील "महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ" यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण क्रमांक दोन मधील परिच्छेद २.१.१०, २.१.१३, २.१.१५, २.१.१७, २.१.२०, २.१.२४ व प्रकरण क्रमांक चार मधील परिच्छेद क्रमांक ४.११, ४.१२, ४.१४, ४.१५ यावरील समितीचा

तेरावा अहवाल

(दिनांक १९ डिसेंबर, २०१३ रोजी विधानसभेस / विधानपरिषदेस सादर केला)

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय
विधान भवन, मुंबई / नागपूर.

महाराष्ट्र विधानमंडळ
सार्वजनिक उपक्रम समिती
(२०१३-२०१४)

(बारावी महाराष्ट्र विधानसभा)

महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००६-२००७ च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील "महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ" यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण क्रमांक दोन मधील परिच्छेद २.१.१०, २.१.१३, २.१.१५, २.१.१७, २.१.२०, २.१.२४ व प्रकरण क्रमांक चार मधील परिच्छेद क्रमांक ४.११, ४.१२, ४.१४, ४.१५ यावरील समितीचा

तेरावा अहवाल

(तीन)
सार्वजनिक उपक्रम समिती (२०१३-२०१४)
समिती सदस्यांची यादी

	<u>समिती प्रमुख</u>
१)	डॉ. कल्याणराव काळे, वि.स.स.
	<u>सदस्य</u>
२)	श्री. संग्राम थोपटे, वि.स.स.
३)	श्री. सुभाष धोटे, वि.स.स.
४)	श्री. जगन्नाथ शेड्डी, वि.स.स.
५)	श्री. रमेशसिंह ठाकूर, वि.स.स.
६)	श्री. दिनानाथ पडोळे, वि.स.स.
७)	श्री. शिरीषकुमार कोतवाल, वि.स.स.
८)	श्री. पंकज भुजबळ, वि.स.स.
९)	श्री. बापूसाहेब पठारे, वि.स.स.
१०)	श्री. संजय वाघचौरे, वि.स.स.
११)	श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
१२)	अॅड. अशोक पवार, वि.स.स.
१३)	श्री. विकास कुंभारे, वि.स.स.
१४)	श्री. सुरेश हाळवणकर, वि.स.स.
१५)	श्री. योगेश सागर, वि.स.स.
१६)	श्री. एकनाथ शिंदे, वि.स.स.
१७)	श्री. महादेव बाबर, वि.स.स.
१८)	श्री. सदानंद चव्हाण, वि.स.स.
१९)	श्री. वसंतराव गिते, वि.स.स.
२०)	श्री. विवेक पाटील, वि.स.स.
२१)	श्री. संजय दत्त, वि.प.स.
२२)	श्रीमती अलका देसाई, वि.प.स.
२३)	श्री. दिपक साळुंखे-पाटील, वि.प.स.
२४)	श्री. विजयसिंह मोहिते-पाटील, वि.प.स.
२५)	डॉ. दिपक सावंत, वि.प.स.
२६)	डॉ. रणजित पाटील, वि.प.स. (निमंत्रित)
*२७)	श्रीमती माधुरी मिसाळ, वि.स.स. (निमंत्रित)

(चार)

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

डॉ. अ.ना.कळसे, प्रधान सचिव,
श्री. जितेंद्र भोळे, उप सचिव,
श्री. संतोष पराडकर, अवर सचिव,
श्री. अमरनाथ ल.जोशी, कक्ष अधिकारी

*श्रीमती माधुरी मिसाळ, वि.स.स. यांची मा.अध्यक्ष, विधानसभा यांनी निमंत्रित म्हणून दि. १४ नोव्हेंबर, २०१३ रोजी पासून नियुक्ती केली आहे.

(पाच)
सार्वजनिक उपक्रम समिती
(२०१२-२०१३)

	<u>समिती प्रमुख</u>
१)	डॉ. कल्याण काळे, वि.स.स.
	<u>सदस्य</u>
२)	श्री. संग्राम थोपटे, वि.स.स.
३)	श्री. सुभाष धोटे, वि.स.स.
४)	श्री. जगन्नाथ शेड्टी, वि.स.स.
५)	श्री. कैलास गोरंट्याल, वि.स.स.
६)	श्री. दिनानाथ पडोळे, वि.स.स.
७)	श्री. शिरीषकुमार कोतवाल, वि.स.स.
८)	श्री. पंकज भुजबळ, वि.स.स.
९)	डॉ. राजेंद्र शिंगणे, वि.स.स.
१०)	श्री. संजय वाघचौरे, वि.स.स.
११)	श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
१२)	अॅड. अशोक पवार, वि.स.स.
१३)	श्री. विकास कुंभारे, वि.स.स.
१४)	श्री. कृष्णा खोपडे, वि.स.स.
१५)	श्री.योगेश सागर, वि.स.स.
१६)	श्रीमती माधुरी मिसाळ, वि.स.स.
१७)	श्री. एकनाथ शिंदे, वि.स.स.
१८)	श्री. चिमणराव पाटील, वि.स.स.
१९)	श्री. महादेव बाबर, वि.स.स.
२०)	श्री. वसंतराव गिते, वि.स.स.
२१)	श्री. संजय दत्त, वि.प.स.
२२)	श्रीमती अलका देसाई, वि.प.स.
२३)	श्री. राजेंद्र जैन, वि.प.स.
२४)	श्री. सतीश चव्हाण, वि.प.स.
२५)	डॉ. दिपक सावंत, वि.प.स.
*२६)	अॅड. आशिष शेलार, वि.प.स. (निमंत्रित)

(सहा)

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

डॉ. अ.ना.कळसे, प्रधान सचिव,
श्री. विलास आठवले, उप सचिव,
श्री. दिलीप येवला, अवर सचिव (समिती),
श्री. अमरनाथ ल.जोशी, कक्ष अधिकारी

*अॅड. आशिष शेलार, वि.प.स. यांची मा.सभापती, विधानपरिषद यांनी निमंत्रित म्हणून दि. ३ जानेवारी, २०१३ रोजी पासून नियुक्ती केली आहे.

(सात)
सार्वजनिक उपक्रम समिती
(२०१०-२०११)

	समिती प्रमुख
१)	श्री. सदाशिवराव पाटील, वि.स.स.
	सदस्य
२)	श्री. मधुकर ऊर्फ अण्णा चव्हाण, वि.स.स.
३)	कु. प्रणिती शिंदे, वि.स.स.
४)	श्री. रमेश आनंदराव बागवे, वि.स.स.
५)	डॉ. कल्याण काळे, वि.स.स.
६)	श्री. सुभाष घोटे, वि.स.स.
७)	श्री. विवेकानंद पाटील, वि.स.स.
८)	श्री. विक्रमसिंह पाटणकर, वि.स.स.
९)	श्री. संजय वाघचौरे, वि.स.स.
१०)	श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
११)	श्री. बदामराव पंडित, वि.स.स.
१२)	श्री. सुरेश देशमुख, वि.स.स.
१३)	श्री. जयकुमारभाऊ रावल, वि.स.स.
१४)	श्री. अतुल देशकर, वि.स.स.
१५)	श्री. विजयकुमार देशमुख, वि.स.स.
१६)	श्री. प्रमोद जठार, वि.स.स.
१७)	श्री. राजन विचारे, वि.स.स.
१८)	श्री. प्रताप सरनाईक, वि.स.स.
१९)	श्री. महादेव बाबर, वि.स.स.
२०)	श्री. प्रविण दरेकर, वि.स.स.
२१)	श्री. जयप्रकाश छाजेड, वि.प.स.
२२)	श्री. चरणसिंग सप्रा, वि.प.स.
२३)	श्री. हेमंत टकले, वि.प.स.
२४)	श्री. संजय केळकर, वि.प.स.
२५)	श्रीमती शोभाताई फडणवीस, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

डॉ. अ. ना. कळसे, प्रधान सचिव,
 श्री. सुभाषचंद्र शा. मयेकर, उप सचिव,
 श्री. ऋतुराज ज. कुडतरकर, अवर सचिव,
 श्री. अमरनाथ ल. जोशी, कक्ष अधिकारी

(आठ)
अनुक्रमणिका

अनुक्रमांक (१)	तपशील (२)	पृष्ठ क्रमांक (३)
प्रस्तावना		अकरा
एक	महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ (लेखा परिक्षा अहवाल २००६-२००७) <p>१) बांद्रा-वरळी सागरी सेतू प्रकल्प (२००६-०७) (परिच्छेद क्रमांक २.१.१०)</p> <p>२) प्रकल्प काळवृद्धी (परिच्छेद क्रमांक २.१.१३)</p> <p>३) समंत्रकाची नेमणूक (परिच्छेद क्रमांक २.१.१५)</p> <p>४) डार यांना केलेली प्रदाने (परिच्छेद क्रमांक २.१.१७)</p> <p>५) माहीम इंटरचेंज टोल प्लाझापर्यंत घन पोचमार्गाचे बांधकाम कंत्राटदाराला अनुचित लाभ (परिच्छेद क्रमांक २.१.२०)</p> <p>६) कंत्राटदारांनी (एचसीसी) वापरलेल्या जमिनीची कमी भाडे वसुली (परिच्छेद क्रमांक २.१.२४)</p> <p>७) टोल वसुली करारामध्ये महसुलाचे नुकसान (परिच्छेद क्रमांक ४.११)</p>	१

(नऊ)

- ८) टेलीकॉम डक्टस भाड्याने देण्यामधील विलंब
(परिच्छेद क्रमांक ४.१२)
- ९) कंत्राटदाराचा अदेय फायदा
(परिच्छेद क्रमांक ४.१४)
- १०) टोल देयाची वसुली न करणे
(परिच्छेद क्रमांक ४.१५)

(दहा)

प्रस्तावना

मी, सार्वजनिक उपक्रम समितीचा समिती प्रमुख, समितीने अधिकार दिल्यावरून महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००६-२००७ च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील "महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ" यांच्या कामकाजासंबंधातील प्रकरण क्रमांक दोन मधील २.१.१०, २.१.१३, २.१.१५, २.१.१७, २.१.२०, २.१.२४ व प्रकरण क्रमांक चार मधील परिच्छेद क्रमांक ४.११, ४.१२, ४.१४, ४.१५ यावरील समितीचा तेरावा अहवाल (बारावी महाराष्ट्र विधानसभा) सादर करित आहे.

"महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ" यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनावर सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे सचिव श्री.धनंजय धवड व तदनंतर श्री.श्यामलकुमार मुखर्जी यांची समितीने दिनांक १० फेब्रुवारी, २०११, २२ फेब्रुवारी, २०११, ११ ऑक्टोबर, २०१२, ५ मार्च, २०१३, ८ मे, २०१३, १२ जून, २०१३ व ३ सप्टेंबर, २०१३ रोजी साक्ष नोंदवून घेतली.

श्रीमती पुनम पांडे, प्रधान महालेखाकार, श्रीमती सायंतनी जाफा, महालेखाकार, श्री.आर.वेंकटरमन, उप महालेखाकार तसेच श्री.एस.व्ही. खेडकर, वरिष्ठ लेखा अधिकारी (वाणिज्यिक लेखा परिक्षक) यांनी निमंत्रणानुसार समितीच्या बैठकींना उपस्थित राहून समितीला केलेल्या मार्गदर्शनाबद्दल समिती त्यांचे आभार मानते. तसेच सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे सचिव श्री.धनंजय धवड, श्री.श्यामलकुमार मुखर्जी तसेच महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक श्री.बिपीन श्रीमाळी यांनी समितीला दिलेल्या संपूर्ण सहकार्याबद्दल समिती त्यांचे आभार मानते.

समितीने मंगळवार, दिनांक १७ डिसेंबर, २०१३ रोजी झालेल्या बैठकीत या अहवालावर विचार करून तो संमत केला.

विधान भवन,
नागपूर,
दिनांक : १७ डिसेंबर, २०१३

डॉ. कल्याणराव काळे
समिती प्रमुख,
सार्वजनिक उपक्रम समिती.

महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ (सन- २००६-२००७)

एक - बांद्रा वरळी सागरी सेतू प्रकल्प :-

१.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या प्रकरण क्रमांक २ मध्ये परिच्छेद क्रमांक २.१.१०- मध्ये "बांद्रा वरळी सागरी सेतू प्रकल्प" या संदर्भात महालेखाकारांनी पुढीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले "प्रतिबद्ध वित्त सहाय्य पुरवण्याबाबत शासनाला आलेल्या अपयशाची परिणती रु ३७.०५ कोटीचा अतिरिक्त भार पडण्यात झाली."

- ऑगस्ट-२००४ च्या जीआर प्रमाणे राज्य शासनास रु ५८० कोटीचे अनुदान देणे क्रमप्राप्त होते. परंतु शासनाने (डिसेंबर-२००२) फक्त रु १०० कोटी दिले. बाकीचे रु ४८० कोटीचे अनुदान चार वार्षिक समान हप्त्यात द्यायचे होते. पण ते दिले नाही. वित्तीय संस्थांनी व्यवहार्यता भेग (व्हायबिलिटी गॅप) प्रथम बुजविण्याचा आग्रह धरल्यामुळे कंपनीने ८.७५ टक्के वार्षिक व्याजाचे व शासनाने हमी दिलेले रोखे जारी करून रु. ३८० कोटी (एप्रिल-२००५) उभारले. स्वतः कमवणाऱ्या प्रकल्पास भांडवल पुरवण्यात शासनास अपयश आले. भांडवल न पुरवण्याच्या कारणांची नोंद नव्हती. शासनाच्या या अपयशाचा परिणाम कर्जाऊ निधीवरील रु ३३.२५ कोटीच्या वार्षिक व्याजाचा आणि राज्य शासनाला हमी पोटी देय असलेल्या रु ३.८० कोटी वार्षिक फी चा अतिरिक्त अंगभूत वित्तीय भार पडण्यात झाला.

- ३० जून, २००७ पर्यंत झालेला खर्च रु ६८३.७५ कोटी होता. तर पॅकेज-४ चे काम फक्त ३८.३५ टक्के पूर्ण झाले होते. हे पाहता प्रकल्प खर्च राज्य शासनाने मान्यता दिलेल्या रु १,३०६.२५ कोटीच्या अंदाजित खर्चाच्याही बराच पुढे जाणे निश्चित आहे. कंपनीने आधीच रोखे आणि मुदत कर्जाद्वारे (७ ते १५ वर्ष मुदतीचे) रु ९९२ कोटी उभे केले आहे आणि म्हणूनच, प्रकल्पखर्चातील कर्जाचा घटक, त्याचबरोबर व्याजाचा भार व वेळापत्रकाप्रमाणे परतफेड यामध्ये वाढ होईल असे अपेक्षित आहे.

- सुसाध्यता ठरविण्यासाठी, कर्जाऊ निधीवर ८ टक्के अंदाजित दराचा अंगिकार केला होता. पण कर्जाने घेतलेल्या निधीवर प्रत्यक्ष व्याजाचा दर ८.५ ते १४.१५ टक्के होता. वर्ष २००५-०६

मध्ये भांडवलीकरण केलेल्या १२ टक्के व्याजाचा दर गृहीत धरल्यास वित्तीय बोज्यात अपेक्षित वाढ रु ३२.८२ कोटीची असेल. ह्यामुळे प्रकल्पाच्या वित्तीय व्यवहार्यतेवर विपरीत परिणाम होईल.

राज्य शासनाने हमी कमिशनमध्ये वाढ केल्यामुळे प्रकल्प खर्च वार्षिक रु ३.६९ कोटीने वाढला.

वर्ष २००० मध्ये कंपनीने प्रकल्पासाठी घेतलेल्या कर्जाची राज्य शासनाने हमी घेतली होती त्यापोटी ०.२५ टक्के प्रतिवर्ष या दराने कमीशन देय होते पण वर्ष २००४ मध्ये कमीशनचा दर एक टक्का प्रतिवर्ष इतका वाढवला. कंपनीने उभारलेल्या रु ४९२ कोटीच्या रोख्यावर कंपनीस देय असलेल्या हमी कमिशनच्या संदर्भात वाढवलेल्या हमी कमीशनचा परिणाम रु ३.६९ कोटी प्रतिवर्ष इतका होता. वाढलेल्या हमी कमिशनच्या देय रकमेची तरतूद कंपनीने केली आहे. कमिशन दर वाढीचा परिणाम प्रकल्प खर्च वृद्धीत झाला.

- सप्टेंबर, २००७ पासून पूल स्वतः कमाई करणारा म्हणजेच टोल वसूली होईल, हे प्रक्षेपणसुध्दा साध्य होणार नाही. कारण कामाच्या प्रगतीच्या मंद गतीचा विचार करता, अभियंता समंत्रकांनी, कामाची समाप्ती वर्ष २०११ च्याही पुढे ताणली जाईल असे निर्धारित केले (मे, २००६) म्हणजेच, प्रकल्प वार्षिक रु ८० कोटीच्या संभाव्य टोल महसूलास अगोदरच मुकला आहे. टोल महसूलाची तहकुबी आंतरिक परतावा दर (आय.आर.आर) कमी झाल्यामुळे प्रक्षिप्त कर्ज सेवा अवधी वर्ष २०१९ च्या पुढे वाढण्यास बध्द आहे.

- वान्द्रे व नरीमन पॉईंट दरम्यान पश्चिम फ्री वे हा या प्रकल्पाचा महत्त्वाचा दुवा आहे. वर्ष २०१० पर्यंत गृहीत केलेली अतिरिक्त वाहतूक साध्य होण्याची शक्यता नाही. कारण पश्चिम फ्री वे च्या निविदांना अंतिम रूप देण्याचे प्रारंभिक काम वर्ष २००७ मध्ये हाती घेण्यात आले आणि त्यामुळे वर्ष २०१० ला काम पूर्ण करण्याच्या संभाव्य तारखा साध्य होऊ शकत नाहीत. ह्या सर्व घडामोडी वर्ष २०१० व वर्ष २०१९ दरम्यान प्रक्षिप्त टोल महसूल विसकटून आणि परतफेडीचा कालावधी वर्ष २०१९ च्या पुढे लांबवतील व म्हणून प्रकल्प वित्तीयरित्या अव्यवहार्य होईल.

१.२ या प्रकरणी समितीकडे पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक जापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले की, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला राज्य शासनाकडून व्यवहार्यता त्रुटीपोटी (व्हायबिलिटी गॅप) रु ५८० कोटीच्या अनुदानापैकी फक्त रु २०० कोटी प्राप्त

झाले. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने सदर व्यवहार्यता त्रुटीपोटी राज्य शासनाने हमी दिलेले रोखे जारी करून रु ३८० कोटी उभारले. सदर रकमेस राज्य शासनाची हमी असून प्रकल्पावरील कर्ज १४ वर्षात म्हणजेच सन २०१५ पर्यंत फेडणे अपेक्षित आहे. त्यानंतर प्रकल्पाच्या अपेक्षित उत्पन्नातून सदर रोख्यांचे देणे फेडले जाईल अन्यथा राज्य शासन सदर रोख्यांची फेड करील. अशा प्रकारची राज्य शासनाने हमी दिलेली आहे.

हमीबाबत उल्लेख असणारे शासन निर्णय दिनांक १८.०८.२००० (प्रपत्र-अ) व दि.२४.०८.२००४ (प्रपत्र-ब) सोबत जोडले आहे.

प्रकल्पाचे पॅकेज १, २ व ३ चे काम सन २००३ मध्ये पूर्ण झाले आहे. प्रकल्पाच्या पॅकेज-४ च्या दक्षिणेकडील चौपदरी मार्गिका दिनांक ३० जून, २००९ वाहतूकीस खुल्या करण्यात आल्या आणि उर्वरित उत्तर वाहिनी चौपदरी मार्गिका २४ मार्च, २०१० रोजी वाहतूकीस खुल्या करण्यात आल्या.

प्रकल्पाची अंदाजित किंमत रु १६३४ कोटी होती. सदर प्रकल्पासाठी एकूण रु १६३४ कोटी उभारावयाचे होते. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या अपेक्षेनुसार प्रकल्पावर रु १६३४ कोटी पेक्षा जास्त खर्च होणार नाही. शासनाने रु ५८० कोटीचे अनुदान सदर प्रकल्पासाठी मंजूर केलेले आहे आणि कर्ज स्थाने रु ७२६ कोटी मंजूर करण्यात आलेले आहेत. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने रु ३८० कोटी एवढी रक्कम डीप डिस्काउंट बॉण्डच्या स्वस्पात शासन हमी आधारे दिर्घ मुदतीचे कर्ज म्हणून उभारण्यात आले. त्यामुळे अतिरिक्त कॅश आऊटफ्लो होण्याची शक्यता नाही.

प्रकल्पावरील खर्चाची आकडेवारी सोबत जोडली आहे (प्रपत्र-क)

लेखापरिक्षकांनी कर्जाक निधीवर ८ टक्के अंदाजित व्याजदर हा मे. दाराशॉ आणि कंपनी यांच्या जून २००५ च्या अहवालावरून घेतलेला आहे. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने दिर्घ मुदतीचे कर्ज, रोखे या द्वारे रु ८९२ कोटी एवढी रक्कम उभारली असून सदर रकमेवर सरासरी व्याजदर ८.९३ टक्के एवढा येतो. सदर व्याजदर हा अंदाजित व्याजदर ८ टक्के च्या पेक्षा थोडाच जास्त आहे. सदर प्रतिष्ठित प्रकल्पासाठी सुसाध्यता अहवाल तयार करतांना बँकांकडून समूह स्वस्पात कर्जाचे अभिहस्तांकरणाद्वारे (Loan Syndication Assignment) साधारणतः ८ टक्के व्याजदराने कर्ज उपलब्ध होईल असे गृहीत धरले होते. प्रत्यक्षात बँकांच्या कर्ज मंजूरी कराराप्रमाणे

व्याजदर देय ठरतात. तथापि, या वाढीव व्याजदरामुळे प्रकल्पाच्या वित्तीय व्यवहार्यतेवर विपरित परिणाम होत नाही.

महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ राज्य शासनास रोख स्वस्मात हमी शुल्क प्रदान करित नाही. राज्य मंत्रिमंडळाने ०.२५ टक्के एवढे हमी शुल्क महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या प्रकल्पांकरिता मंजूर केलेले होते व सदर शुल्क हे राज्य शासनाच्या अनुदानात तात्काळ वळते करून घेण्यात येईल. ज्याअर्थी महामंडळ १ टक्का हमी शुल्क रोख स्वस्मात प्रदान करित नाही, त्याअर्थी प्रकल्पावर कुठलाही अतिरिक्त अधिभार अपेक्षित नाही. सध्या लेख्यात केलेली तरतुद ही केवळ विशेष सावधगिरी म्हणून करण्यात आलेली आहे. शासनाच्या औपचारीक निर्णयानंतर सदर रक्कम ही समभागामध्ये परिवर्तित होईल. याबाबतचा निर्णय मंत्रिमंडळाच्या बैठकीत झालेला आहे. शासन निर्णयाची प्रत सोबत जोडली आहे (प्रपत्र-अ व ब)

२८/३/२००८ च्या शासन निर्णयानुसार दक्षिणेकडील चार पदरी रस्ता जानेवारी, २००९ अखेर पूर्ण करणे अपेक्षित होते व उर्वरित संपूर्ण काम जुलै, २००९ अखेर पूर्ण करणे अपेक्षित होते. तथापि, प्रकल्पाचे सद्यःस्थिती नुसार, दक्षिणेकडील चौपदरी मार्गिका ३० जून, २००९ रोजी व उत्तरेकडील चौपदरी मार्गिका २४ मार्च, २०१० रोजी वाहतुकीस खुल्या करण्यात आल्या.

सदर प्रकल्पाचे पूर्णत्व तसेच मध्यावधी माईलस्टोन्स वेळेत न पूर्ण झाल्यास कंत्राटात नुकसान भरपाईची तरतुद (लिक्वीडेटेड डॅमेजेस) करण्यात आलेली आहे.

कंत्राटदाराशी झालेल्या काररनाम्यातील विलंबाकरिता नुकसान भरपाई दर्शविणारे प्रपत्र-ड सोबत जोडले आहे. त्यात दर्शविण्यात आलेल्या दरानुसार कंत्राटदाराकडून दक्षिण वाहिनी मार्गिकाकरिता जानेवारी २००९ नंतर ३० जून २००९ पर्यंत व उत्तर वाहिनी मार्गिकेकरिता जुलै-२००९ नंतर दिनांक २३/०३/२०१० पर्यंत नुकसान भरपाई वसूल केलेली आहे. ही रक्कम रु १९.५० कोटी आहे.

तसेच आर्थिक सुसाध्यता अभ्यासानुसार, शासनाने रु ५८० कोटी आर्थिक सहाय्य केल्यास शासनाने मंजूर केल्याप्रमाणे ३० वर्ष परत फेडीच्या कालावधीकरिता सदर प्रकल्प व्यवहार्य असल्याचे निदर्शनास येते. महामंडळास कर्जाच्या रकमेत वाढ अपेक्षित नाही व त्यामुळे कर्ज सेवा अवधी वाढण्याची शक्यता नाही. प्रकल्पाच्या टोल वसूलीतून कर्जाची परत फेड ही नियोजनाप्रमाणे होणे अपेक्षित आहे.

वरळी व हाजी अजी (पश्चिम फ्री वे फेज-२ A) दरम्यानची पश्चिम फ्री वे प्रकल्पाची निविदा प्रक्रिया पूर्ण झालेली आहे. सदर प्रकल्प हा बांधा, वापरा व हस्तांतरित करा या पध्दतीने राबवण्यात येणार आहे. सदर प्रकल्पाच्या बांधकामाचा अपेक्षित कालावधी हा साडेतीन वर्ष आहे. मे.रीलायन्स इन्फ्रास्ट्रक्चर लि-ह्युंदाई या कंसोरटियम ने कमी अनुदान (रु.१३९२ कोटी) मागणी केली असून त्यांचा प्रस्ताव सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन यास दिनांक १७.२.२००९ रोजी सादर करण्यात आला होता व या प्रस्तावास २५.२.२०१० रोजी मंत्रिमंडळाच्या पायाभूत सुविधा समितीची मंजूरी प्राप्त झाली. त्यानुसार २६.२.२०१० रोजी मे. रिलायन्स इ.लि.ह्युंदाई या कंसोरटियमला स्वीकारपत्र (Letter of acceptance) देण्यात आले. दिनांक २८.६.२०१० रोजी करारनाम्यावर स्वाक्षरी करण्यात आली.

तसेच आयआयटी मुंबई (समंत्रक) ने केलेल्या वाहतूक अभ्यासानुसार त्यांनी मुंबई शहरातील वाहतूक वाढीच्या सर्व शक्यतांचा अभ्यास केलेला असल्याचे दिसून येते. त्यांनी सादर केलेल्या सन २००५ च्या अहवालानुसार लोकसंख्या, वाहनांची मालकी, प्रवास मागणी इत्यादी बाबींचा सदर अभ्यासात समावेश केल्याचे दिसून येते. सदर अभ्यासात पसंती सर्वेक्षण (प्रेफरन्स सर्वे) चा देखील अंतर्भाव करण्यात आलेला आहे. बांद्रा वरळी सागरी सेतु प्रकल्पावरील अंदाजित वाहतूक या बाबींचा सदर अभ्यासात समावेश करण्यात आलेला आहे. बांद्रा वरळी सागरी सेतु प्रकल्पाचा टोल वसुलीचा कालावधी ३० वर्ष (टोल वसुली सुरु झाल्यापासून) आहे. त्यामुळे प्रकल्पावर कोणताही प्रतिकूल परिणाम होणार नाही.

पूर्वी नमुद केल्याप्रमाणे बांद्रा वरळी सागरी सेतु प्रकल्पाच्या चार मार्गिका ३० जून, २००९ रोजी वाहतुकीस खुल्या करण्यात आल्या. त्यामुळे, पथकर वसुली ६ जुलै, २००९ पासून चालू करण्यात आली आहे. वर परिच्छेदात नमूद केल्याप्रमाणे पश्चिम द्रुतगती सागरी मार्ग (वरळी ते हाजीअली टप्पा-२अ) आर्थिक दृष्ट्या अव्यवहार्य होईल असे म्हणणे योग्य होणार नाही.

१.३ सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे अभिप्राय :-

रोख्यामार्फत उभारलेल्या निधीची परतफेड महामंडळाकडून या प्रकल्पावरील पथकराद्वारे होणाऱ्या उत्पनामधून करण्यात येईल. या प्रकल्पावर झालेल्या खर्चापोटी वरळी हाजीअली प्रकल्पातील उद्योजक मे. रिलायन्स-ह्युंदाई यांच्याकडून रु १६३४ कोटी इतकी रक्कम

महामंडळाकडे जमा होणार आहे. त्या रकमेमधून उभारण्यात आलेली कर्जाची रक्कम परत करणे प्रस्तावित आहे.

पॅकेज-४ च्या कामाची प्रगती धीमी असल्याची कारणे महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या आटोक्याबाहेरील होती. जसे, न्यायालयीन प्रकरणे, कोळी बांधवांच्या समस्या, वाव बदल इ. त्यामुळे अतिरिक्त कर्जाचा बोजा वाढला. या वस्तुस्थितीचा विचार करता महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने सादर केलेला खुलासा वस्तुस्थितीप्रमाणे आहे. त्याच्याशी विभाग सहमत आहे.

१.४ महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाची बांद्रा वरळी सागर सेतू प्रकल्प प्रतिबंध वित्तीय सहाय्य पुरविण्यात शासनाला आलेल्या अपयशामुळे त्याची परिणीती सप्टे ३७.०५ कोटीचा अतिरिक्त भार पडण्यात झाली असे महालेखाकार यांनी आक्षेपात नोंदविले आहे. याबाबत सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे सचिव व महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर अधिकारी यांनी सादर केलेल्या माहितीच्या अनुषंगाने समितीने गुस्वार, दिनांक ११ ऑक्टोबर, २०१२ रोजी साक्ष घेतली. याबाबत समितीने महालेखाकारांनी लेखा परिक्षणामध्ये घेतलेल्या आक्षेपासंबंधाने विचारले असता महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळास राज्य शासनाकडून ५८० कोटी अनुदान मिळणे क्रमप्राप्त होते. परंतु, शासनाने महामंडळाला १०० कोटी सप्टे दिले आणि बाकी ४८० कोटीचे अनुदान ४ वार्षिक समान हप्त्यांत द्यायचे होते. परंतु शासनाने अनुदान न दिल्यामुळे महामंडळाला मार्केटमधून कर्ज रोखे काढून पैसे उभारावे लागले असे महालेखाकारांचे म्हणणे आहे. दुसरे म्हणजे शासनातर्फे व्हायबिलिटी गॅप दिला होता तो व्हायबिलिटी गॅप शासनाने वेळेवर न दिल्यामुळे रस्ते विकास महामंडळास मार्केटमधून हे पैसे व्याजाने उभे करावे लागले याबाबत समितीने विचारले असता, विभागीय सचिवांनी विषद केले की, वरळी- बांद्रा सागरी प्रकल्पास शासनाने आर्थिक मंजूरी दिली आहे. या प्रकल्पासाठी शासनाने ५८० कोटी रूपये द्यावयाचे होते, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला २०० कोटी सप्टे प्राप्त झाले, बाकी पैसे कर्ज रोख्याच्या माध्यमातून उभे करावयाचे होते व त्यास शासनाने हमी दिली आहे. याबाबत समिती सदस्यांनी विचारले की, शासनाने व्हायबिलिटी गॅप माध्यमातून ५८० कोटी सप्टे द्यावयाचे होते परंतु, शासनाने आतापर्यंत केवळ २०० कोटी सप्टे दिले आहेत. पैसे देण्याची जबाबदारी शासनाची होती. शासनाने जी हमी दिली आहे त्याचा प्रिमीयम सुध्दा महामंडळाने भरलेला आहे. साधारण १ टक्का

प्रिमीयम भरलेला आहे. शासनाने ३८० कोटी रुपये द्यावयाचे असताना सुध्दा हमीच्या अगेन्स्ट प्रिमीयम घेतला आहे, याबाबत विचारले असता विभागीय सचिवांनी त्यास होय असे उत्तर दिले. याबाबत समितीने विचारले की, पीपीपी द्वारे जे प्रोजेक्ट्स हाती घेतले जातात त्यामध्ये पूर्ण रक्कम शासनाकडून खर्च केली जात नाही. प्रोजेक्टकरीता येणारा खर्च व त्यानंतरचा देखभाल खर्च लोकांकडून खर्च केला जातो. सुखातीला व्हायबिलिटी गॅपची रक्कम शासनाकडून दिली जाईल असे निश्चित केले होते. त्यामुळे ही रक्कम ५८० कोटी रुपये होती. शासनाने दोन टप्प्यामध्ये ३०० कोटींचे अनुदान दिले. शासनाला हमी शुल्क देण्याकरीता जी वाढीव रक्कम येईल त्या रक्कमेचा समावेश टोलच्या रक्कमेत असावा असा उल्लेख केला नाही. शासनाने महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला अनुदानाकरीता पुर्णपणे ५८० कोटी रुपये दिले नाहीत. त्यामुळे त्यांना मार्केटमधून वाढीव दराने कर्ज घ्यावे लागले. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ ही कंपनी शासनाची असल्यामुळे कर्ज घेण्यासाठी शासनाच्या बँक गॅरंटीची आवश्यकता असते. बँक गॅरंटी देण्याकरिता शासनाने महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाकडून हमी शुल्क आकारले हे खरे असेल तर शासनाने महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला निधी देणे आवश्यक होते. असे असतांना त्यांना निधी न देता जी बँक गॅरंटी दिली त्याकरिता हमी शुल्क आकारले. आता ही वाढीव रक्कम मुंबई शहरातील नागरीकांकडून टोलच्या माध्यमातून वसूल केली जात आहे. यासंदर्भात वरिष्ठ पातळीवर काही मार्ग काढणार आहे का? असे समितीने विचारले असता याबाबत महामंडळाचे उपाध्यक्ष व व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, शासनाला हमी शुल्क म्हणून महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळामार्फत रक्कम दिली जाते, ती कमी करावी, याकरिता यापूर्वी आम्ही अनेकदा विनंती केली होती. असे सांगण्यात आले की, प्रतिबद्ध वित्तीय सहाय्य पुरविण्याबाबत राज्य शासनाला आलेल्या अपयशाची परिणती रुपये ३७.०५ कोटींचा अतिरिक्त भार आला, असे महालेखाकार कार्यालयाने नमूद केले आहे. तसेच रिलायन्स कंपनीकडून महामंडळाला रुपये १६३४ कोटी रुपये रक्कम प्राप्त झाली आहे काय? असे समिती प्रमुखांनी विचारले असता याबाबत व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, ही रक्कम अद्याप महामंडळास प्राप्त झाली नाही. हे कॉन्ट्रक्ट अद्याप पूर्ण होऊ शकले नाही, त्यावेळी काही वाद निर्माण झाले. सदर कॉन्ट्रक्ट रद्द करण्याचा निर्णय महामंडळाने घेतला होता. हा निर्णय शासन पातळीवर प्रलंबित आहे. याबाबत समितीने विचारले की, महामंडळाने मार्केटमधून जे कर्ज घेतले आहे, त्या कर्जाचे व्याजाचे दर १४.१५ टक्के आहे, हे

खरे आहे काय? याबाबत महामंडळाने खुलासा करावा. याबाबत महामंडळाकडून सांगण्यात आले की, ज्यावेळी प्रोजेक्टचा फिजिबिलिटी रिपोर्ट तयार केला गेला, त्यावेळी मार्केटमध्ये व्याजाचे दर ८ टक्के होते. मात्र प्रत्यक्षात कामाला सुरुवात दोन ते तीन वर्षांनंतर झाली तोपर्यंत रेट ऑफ इंटररेस्टमध्ये वाढ झाली. सन १९९८-९९ मध्ये प्रोजेक्टकरिता सुसाध्यता अहवाल तयार करण्यात आला. तेव्हा एमएमआरडीएकडून काही रक्कम टर्म लोनच्या माध्यमातून उभी केली व ४८९ कोटी रुपये बँकेकडून कर्जाऊ घेतले. हे कर्ज साधारणपणे ५ ते ७ बँकांकडून घेण्यात आले. त्यावेळी बँकेच्या कर्जाचा दर वेगवेगळा होता. या सर्व दरांची सरासरी काढल्यानंतर दर ८.९४ एवढा येतो. शासनाकडून महामंडळाला अनुदानाची रक्कम दिलेली नाही. शासनाने खरे तर महामंडळाला २५० कोटी रुपये देण्याची आवश्यकता होती. सन २००७ पर्यंत किमान ३७ कोटी रूपये रक्कम शासनाने का दिली नाही? असे समितीने विचारले असता विभागीय सचिवांनी सांगितले की, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने शासनाकडे प्रस्ताव पाठवल्यास वित्त विभागाकडून अतिरिक्त पुरवणी मागणी केली जाईल. व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, वर्षभराच्या काळात चार वेळा शासनाकडे लेखी स्वस्मात मागणी केली आहे. यावरती मा.समिती प्रमुख यांनी सांगितले की, सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या सचिवांच्या निदर्शनास आणू इच्छितो की, ३७ कोटी रुपयांचे नुकसान झाले, याबाबत निश्चितपणे महामंडळ आणि शासन यांच्यातील नियोजनाचा अभाव आणि वेळोवेळी निधीची व इतर पूरक बाबींची पूर्तता न होणे ही कारणे आहेत. त्यामुळे हा तोटा झाला. शासनाने कर्जाला हमी दिल्यामुळे बँकेच्या कर्जावरील व्याजाचा भरणा करणे आवश्यक आहे आणि ही रक्कम तातडीने दिली पाहिजे. महामंडळाचा तोटा कमी करावयाचा असेल तर शासनाने महामंडळाकडून जे २ टक्के शुल्क वसूल केले ते माफ केले जाणार आहे का? असे विचारले. तसेच, शुल्क कमी करण्याच्या दृष्टिने कोणती कारवाई करण्यात येणार आहे? यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, समितीच्या सूचनेची नोंद घेण्यात आली आहे.

१.५ अभिप्राय व शिफारशी :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांनी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या कामकाजासंदर्भात परिच्छेद क्रमांक २.१.१० मध्ये "बांद्रा वरळी सागरी सेतू प्रकल्प" याबाबत नोंदविलेल्या अभिप्रायावर समितीने साक्ष घेताना निदर्शनास आलेली वस्तुस्थिती विचारात घेता असे दिसून येते की, **वरळी-वांद्रे सागरी प्रकल्पाच्या कामाकरिता शासनाकडून रस्ते विकास महामंडळाला**

रु.५८० कोटी देय आहेत. त्यापैकी शासनाने २०० कोटी रुपये यापूर्वीच दिलेले असून सन २०१२-१३ या आर्थिक वर्षासाठी दिनांक १९/३/२०१३ च्या ज्ञापनान्वये रुपये १२० कोटीचे अनुदान वितरित करण्यात आले आहे. उर्वरित २६० कोटी रु.शासनाकडून महामंडळाला त्वरित वितरित करणे आवश्यक आहे. महामंडळाने शासनाकडून अनुदान वेळेवर न मिळाल्यामुळे कर्जरोख्याद्वारे निधी उभारला. त्यावर सुरुवातीला शासनाने ०.२५ टक्के या दराने हमीशुल्क आकारले, सध्या २ टक्के दराने हमीशुल्क आकारण्यात येत आहे. सदर हमीशुल्क माफ करण्यात यावे अशी महामंडळाची मागणी आहे, याबाबत शासनाने सकारात्मक विचार करावा. शासनाने महामंडळाला ३८० कोटी न दिल्यामुळे सन २००५ मध्ये कर्जरोख्यांच्या माध्यमातून निधी उभारण्यात आला दि.३१/१२/२०१२ पर्यंतचे त्यावरील व्याज २६२ कोटी रु. इतके आहे. उक्त तारखेपर्यंत एकूण रक्कम ६४२ कोटी रु. इतकी आहे. त्यावर ६६ कोटी रु. हमीशुल्क देय आहे. ही सर्व रक्कम रु.७०८ कोटी इतकी होते. शासनाने निधी न दिल्यामुळे उक्त रक्कमेचा भार हा अखेर सामान्य जनतेवर टोलरूपाने पडणार आहे. त्यामुळे शासनाने उर्वरित रक्कम त्वरित महामंडळाला अदा करावी. यावर केलेल्या कारवाईची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत देण्यात यावी.

दोन - "प्रकल्प काळ वृद्धी" :-

२.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या वाणिज्यिक अहवालातील प्रकरण क्रमांक २ मधील परिच्छेद क्रमांक २.१.१३ मध्ये "प्रकल्प काळ वृद्धी" याच्यासंबंधात महालेखाकाराने असे अभिप्राय व्यक्त केले आहे की, प्रकल्प ऑक्टोबर, २००० मध्ये सुरु होऊन तो मार्च-२००३ मध्ये पूर्ण होईल असे प्रारंभी ठरले होते. करण्याचे प्रारंभी म्हटले होते. परंतु पॅकेज-४ मध्ये तांत्रिक बदल केल्यामुळे पूर्ण होण्याची वेळ सुधारित करून एप्रिल, २००८ केली. पॅकेज-४ मधील कामाच्या मंद प्रगतीचा (जून २००७ पर्यंत ३८.३५ टक्केच काम पूर्ण झाले होते) विचार करता समत्रकांनी/अभियंत्यांनी केलेल्या निर्धारणानुसार (मे.२००६) प्रकल्प वर्ष २०११ च्या आधी पूर्ण होईल हे संभाव्य नाही. पॅकेज १,२ व ३ च्या कामाच्या अंमलबजावणीत विलंब झाल्याचे पूर्वी आढळले होते. पण ही कामे, महत्वाच्या मुख्य पुरवठांच्या (पॅकेज-४) बांधकामाआधीच पूर्ण झालेली होती. पॅकेज-४ पूर्ण होण्यात, जो बेसुमार विलंब झाला त्याच्या विविध कारणाचे विश्लेषण लेखापरिक्षेत केले आणि आढळलेल्या त्रुटीची चर्चा खालील प्रमाणे आहे.

- निविदा मागण्याच्या सूचनेप्रमाणे (जुलै-१९९९) ठरविलेल्या जमिनीवरच कार्स्टिंग यार्ड व जेड्डीची उभारणी करण्याच्या कामाची जबाबदारी कंत्राटदाराची होती. निविदा मागण्याच्या (सप्टेंबर २०००) सूचनेच्या कलमाच्या विरुद्ध जाऊन कंत्राटदाराने कार्स्टिंग यार्डसाठी पर्यायी जागा पसंत केली. ही पर्यायी जागा पाच महिन्यांनंतरच कंत्राटदारांना उपलब्ध करून देण्यात आली. हयामुळे पॅकेज-४ च्या कामांच्या समाप्तीच्या विलंबात प्रतिकूल भर पडली.
- केंद्रीय मंत्रालयाच्या परवानगी अभावी, वारंवार केलेले तांत्रिक बदल आणि समंत्रकांनी केलेले कामाचे अनुचित सनियंत्रणाचा परिणाम विलंबात झाला.

पोचमार्गासाठी जमिनीचे पुनःप्रापण करण्याची प्रक्षिप्त गरज २७ हेक्टरची असून सुध्दा कंपनीने (जानेवारी १९९९) मिळविलेली केंद्रीय पर्यावरण व वन मंत्रालयाची (मंत्रालय) मंजूरी फक्त ४.७ हेक्टर जमिनीचे पुनःप्रापणासाठी होती परंतु मंत्रालयाकडून स्पष्ट मंजूरी नसतांना सुध्दा जादा जमिनीचे पुनःप्रापण कंपनीने केले. पर्यावरणप्रेमी संघानी हरकत घेतल्यामुळे राज्य शासनाने कामाची अंमलबजावणी मंत्रालयाकडून मान्यता मिळेपर्यंत थोपवली (जानेवारी २०००) मान्यता एप्रिल, २००० मध्येच मिळू शकली. हयाचा परिणाम १०५ दिवसासाठी काम बंद पाडण्यात झाला. त्यासाठी कंत्राटदाराला मुदतवाढ दिली गेली.

- मुख्य पुलाच्या संमंत्रणाचे काम स्वीकारण्याची पूर्वअट म्हणून दार कंसल्टंस (दुसरे समंत्रक) यांनी, प्रत्येकी चार पदराचे (जानेवारी २००३) दोन मार्ग असलेली दुहेरी टॉवर उभारण्याचे आणि (वरळी येथील मान्यता प्राप्त) कमान पूलाचे (मूळ प्रकल्पाप्रमाणे) केबल स्टे पूलात स्मांतर करण्याचे प्रस्ताव संहितातरतूदीचा अनादर आणि प्रकल्प अंमलबजावणीत कंपनीच्या नियंत्रणातील अभाव दर्शवितात. उशीरा आणिबाणीच्या वेळेत मोठे बदल करण्यास कंपनीने स्वीकृती दिल्यामुळे रेखाचित्रे तयार करण्यात विलंब झाला, शिवाय वेळवाढ आणि खर्चवाढ सुध्दा झाली.
- संमती शिवाय केलेल्या नवीन समंत्रकाच्या (डार) नेमणूकीस, कंत्राटदार हिन्दूस्थान कंस्ट्रक्शन कंपनी लिमिटेड (एचसीसी) यांनी हरकत घेतली. एचसीसीने प्रकल्पाचे काम १८ महिने थांबवले (एप्रिल २००३ ते सप्टेंबर-२००४) कंपनी त्वरित हस्तक्षेप करण्यात अपयशी ठरली आणि कंत्राटदारावर नोटीस बजावणेस (डिसेंबर-२००३) आठ महिने घेतले. त्यानंतर ही बाब पायाभूत सुविधासाठी असलेल्या मंत्रीमंडळ समितीकडे गेली (फेब्रुवारी-२००४) आणि

मुख्यमंत्र्यांकडे संदर्भित केली. मुख्यमंत्र्यांच्या निदेशानुसार कंत्राटदार आणि समंत्रक अभियंत्यात चर्चा झाली. हया चर्चेनंतर कंत्राटदाराने समंत्रकाचा स्वीकार केला (जुलै-२००४). हयाचा परिणाम प्रकल्पाचा खर्च व कालवृद्धीत झाला.

- सुखातीला केलेल्या प्रकल्प योजनेचे फक्त आठपदरी पूलाचे काम नियोजित केले होते (जुलै-१९९९) व त्यासाठी मागण्यात आल्या (ऑक्टोबर-१९९९) आठ पदराच्या पर्यायासाठी जास्त किंमतीच्या बोली येण्याच्या भीतीमुळे कंपनीने भविष्यात वाढणाऱ्या वाहतूक तीव्रतेचा विचार न करता दुसऱ्या सहा पदरी पूलाच्या पर्यायासाठी समंत्रकाला प्रारंभिक संकल्पना, खर्चाचे अंदाजपत्रक आणि निविदा दस्ताऐवज तयार करण्यास सांगितले (नोव्हेंबर १९९९). प्रस्तावित बोलीदारांना सुध्दा सहा पदरी पूलासाठी बोली भरावयास सांगितले. कंपनीने चार पदराच्या पर्यायाची सुध्दा पूर्वकल्पना केली होती. भविष्यातील वाहतूक गरजा लक्षात घेऊन मंत्रिमंडळ समितीने आठ पदरी पूलास मान्यता दिली (जून-२०००). परंतु नवीन समंत्रकांच्या (डार) शिफारीच्या अनुषंगाने, हा पर्याय प्रत्येकी चार पदराच्या दोन वाहनमार्गात, परत बदलण्यात आला. हयाला सुध्दा शासनाने मान्यता दिली (ऑगस्ट-२००४). पूलाचा आकार/पदरांची संख्या याबाबत कंपनी/शासनाने पाच वर्षे निर्णय न घेण्याचा परिणाम प्रकल्पाच्या काळ आणि खर्च वृद्धीत झाला.
- असे आढळलेकी, "कमान पूलाच्या" पूलाच्या संकल्पनेऐवजी (डिसेंबर २००१ मध्ये मान्यता प्राप्त) केबल स्टे. पूलाची संकल्पना असे वरळी येथील पूलात केलेले तांत्रिक बदल कंपनीने केवळ सौंदर्यवाढीच्या दृष्टीकोनातून स्वीकारले होते. पण असे बदल, स्वतः कमाई करणाऱ्या प्रकल्पावर पडणाऱ्या काळ आणि खर्च वृद्धीच्या प्रस्तावाच्या दृष्टीने समर्थन करण्यास तोकडे पडले. जशी वान्द्रे पूलाची संकल्पना "केबल स्टेड" म्हणून, कंपनीने/शासनाने मान्य केली होती (सप्टेंबर-१९९८) तशीच वरळी पूलासाठी सुध्दास "केबल स्टेड" संकल्पना, प्रारंभीच्या संकल्पना टप्प्यातच करावयास हवी होती. काम प्रगतीपथावर असतांना अशा प्रकारच्या पुढच्या टप्प्यात संकल्पनेतील अशा महत्वाच्या मोठ्या बदलांचा कंपनीने स्वीकार केल्यामुळे काम पूर्ण होण्यात प्रचंड वित्तीयवृद्धी करणारा विलंब झाला. असे नमूद करणे समपर्क आहे, की कमान पूलांच्या संकल्पनेकरिता कंपनीने आधीच्या समंत्रकांना रु १९.८७ कोटी प्रदान केले होते आणि संकल्पनेस मान्यता देते समयी, डार यांनी पुढे केलेल्या सौंदर्य करणाऱ्या

कुठल्याच बाबी उद्भवल्या नव्हत्या. तसेच कंपनीतील बहुतेक कर्मचारी सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे अर्हता प्राप्त व अनुभवी स्थापत्य अभियंते आहेत.

- कंत्राटदार (एचसीसी) कोणत्याही दृष्य कारणाशिवाय, त्यांच्या कामात मंद होते. परंतु महत्वाचे टप्पे न साध्य केल्यामुळे निर्धारित नुकसान भरपाई वसूल केली नाही. पुढील परिच्छेद २.१.२२ मध्ये चर्चा केल्याप्रमाणे महत्वाचे टप्पे मात्र बदलत ठेवण्यात आले.

२.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, सदर प्रकल्प राबविण्याकरिता महामंडळास दिनांक १८.८.२००० च्या शासन निर्णयान्वये "उद्योजक" म्हणून घोषित करण्यात आले. सदर प्रकल्प पूर्ण करण्याकरिता कंत्राटदारास एप्रिल २००८ अखेरपर्यंत मुदत वाढ देण्यात आलेली होती. त्यानंतर दक्षिण वाहिनी मार्गिका दिनांक १ जुलै, २००९ रोजी व उत्तर विहिनी मार्गिका दिनांक २४ मार्च २०१० रोजी वाहतूकीस खुल्या करण्यात आल्या. कंत्राटदाराने विहित कालावधीत काम पूर्ण न केल्यास नुकसान भरपाई (लिक्विडेट डॅमेजेस) ची कंत्राटात तरतुद करण्यात आलेली आहे. त्यानुसार कंत्राटदाराकडून दक्षिण वाहिनी मार्गिकाकरिता जानेवारी, २००९ नंतर ३० जून, २००९ पर्यंत व उत्तर वाहिनी मार्गिकेकरिता जुलै, २००९ नंतर दिनांक २३/३/२०१० पर्यंत नुकसान भरपाई वसूल केलेली आहे. ही रक्कम रु १९.५० कोटी आहे.

येथे नमूद करावेसे वाटते की, पॅकेज-४ हा बावसासेप्रचा प्रमुख भाग असून इतर पॅकेजेसशी तुलना करता परिणाम व गुतांगुंत या स्तरावर फार मोठा आहे. इतर पॅकेजेस मध्ये बांधकामाचे परिणाम तुलनेने बरेच कमी आहे.

प्रकल्पाच्या पॅकेज-४ च्या बांधकामास झालेल्या विलंबाची कारणे ही कंत्राटदार व महामंडळ या दोहोच्या मर्यादेपलीकडील आहेत. सदर कारणे खालील प्रमाणे आहेत.

- १) पुलाच्या वरळी बाजूच्या साधारणपणे ५०० मीटर लांबीच्या पुलाची अलाइनमेंट समुद्राकडे सरकवावी लागली.
- २) वरळी बाजूस १५० मीटर गाळ्याचा केबल स्टेड पुल बांधवा लागला.
- ३) बांद्रा केबल स्टेड पुलाचे संकल्पनातील बदल

उपरोक्त अनु.क्र.१ व २ वरील दोन बदल हे वरळी गावातील कोळी समाजाने केलेल्या मागणीस अनुसरून सन २००० ते २००४ दरम्यान करण्यात आले.

उपरोक्त बदलांमुळे प्रकल्पाच्या बांधकाम कालावधी व खर्चात वाढ होणे क्रमप्राप्त असल्याने महामंडळाने सदर बाबींच्या निराकरणाकरीता पुलाचे बांधकाम दोन चौपदरी मार्गिकांच्या टप्प्यात करण्याचे नियोजन केले, जेणे करून एक चौपदीरी मार्गिका लवकर पूर्ण करण्यात येऊन उत्पन्न सुरु होण्यास मदत होईल. मे.स्वेडूप कन्सल्टंट या अभियंता समंत्रकांच्या सेवेस मुळ कालावधी मार्च २००३ नंतर मुदत वाढ न देण्याचे ठरविले. तसेच मे. डार कन्सल्टंट अभियंता समंत्रकाच्या जे.जे. फ्लाय ओव्हर या प्रकल्पाच्या उत्तम कामगिरीला आधार धरून बावसासेप्र या प्रकल्पाकरिता समंत्रक नेमण्याचे ठरविले. सदर समंत्रक यांनी फीडीक कंत्राटानुसार "प्रकल्प व्यवस्थापन समंत्रक" व त्यांचे गट नेता यांनी "अभियंता" काम पाहणे अपेक्षित आहे.

तथापि, कंत्राटदार यांनी त्यांच्या संमती शिवाय नेमणूक करण्यात आलेल्या नवीन अभियंता यांना स्वीकारण्यास नकार दिला. सदर प्रकरण कंत्राटीय, कायदेशीर व आर्थिक बाबींच्या निवारणा करिता राज्य शासनास सादर करण्यात आले. तदनंतर मुख्य सचिव व मंत्रीमंडळ पायाभूत सुविधा समिती स्तरावर विविध बैठकीत झालेल्या चर्चेनंतर राज्य शासनाने दिनांक २४ ऑगस्ट, २००४ रोजी शासन निर्णय जारी केला. शासनाने निर्णय घेतांना कंत्राट रद्द करणे, कामाचा वाव कमी करणे इ. बाबींचा सर्वकष विचार केलेला आहे. प्रकल्प कार्यान्वित करण्यासाठी महामंडळाच्या संचालक मंडळाने व राज्य शासनाने वेळोवेळी विविध उपाय योजना केलेल्या आहेत.

बावसासेप्र हा प्रकल्प अतिशय गुतांगुतीचा असून अशा प्रकल्पांच्या कार्यान्वयात विविध अडचणी येणे क्रमप्राप्त आहे अशा प्रकल्पांच्या बांधकामात बदल करणे काही वेळा जरूरीचे होते, जेणे करून वेळेचा व प्रकल्प खर्चाचा अपव्यय टाळणे शक्य होते. नियोजन अवस्थेत सर्व संभाव्य अडचणींचा विचार करणे शक्य होत नाही. शक्य तेवढ्या सावधगिरीच्या सर्व उपाय योजना केल्या जातात. तरी सुध्दा काही बदल कालानुस्र करावे लागतात. अकल्पित परिस्थितीत आणि प्रशासनाच्या अखत्यारीत नसलेल्या कारणामुळे सर्वकष काळजी घेऊनही भविष्यात काय होईल हे सांगता येत नाही. या प्रकल्पाबाबत कामाच्या वावातील बदल, मुदत वाढ इ. बाबी या महामंडळाच्या संचालक मंडळ स्तरावर चर्चिण्यात येऊन व संचालक मंडळाची मंजूरी घेऊनच निर्णय घेण्यात आले आहेत. सदर मुद्दा वगळण्याची विनंती करण्यात येत आहे.

कामाच्या वावातील बदल व सुधारीत किंमत ही उपरोल्लेखित शासन निर्णयान्वये मंजुर करण्यात आली असून कंत्राटदारास सदर प्रकल्पाच्या बांधकामाच्या पूर्णत्वासाठी एप्रिल २००८

अखेरपर्यंत मुदत वाढ देण्यात आली असून प्रकल्पाच्या दक्षिणेकडील वांद्रे बाजूच्या जोडरस्त्याच्या कामास (A-1 to P-16) कोणतीही मुदतवाढ देण्यात आलेली नाही. तसेच भाव वाढीचे निर्देशांक ऑक्टोबर, २००२ नंतर प्रकल्पाच्या सदर भागापुरते गोठविण्यात आले आहे.

- कास्टींग यार्ड जेटीजवळ असणे कंत्राटदारासाठी आवश्यक असल्याने कास्टींग यार्डसाठी जागा हस्तांतरित करण्यात सुस्वातीस विलंब झाला. कंत्राटदारास नवीन जेटीचे बांधकाम करणे पर्यावरणीय परवानगी अभावी शक्य नव्हते व तसेच त्यामुळे प्रकल्पास उशीर झाला असता त्यामुळे मुंबई महानगरपालिकेने त्यांच्या जलनिस्सारण प्रकल्पासाठी बांधलेल्या जेटीचाच वापर करावा लागणार होता. त्यामुळे कंत्राटदारास कास्टींग यार्ड सदर जेटीजवळ उभारणे क्रमप्राप्त होते. लेखापरिक्षा आक्षेप कृपया वगळण्यात यावा.
- मुंबई महानगर प्रादेशिक विकास प्राधीकरणाने मंजूर केलेल्या व १९९३ मध्ये केंद्रीय पर्यावरण व वन मंत्रालयास सादर करण्यात आलेल्या विकास योजनेत २२.२० हेक्टर जमीनीच्या पुनःप्रापणाची तरतूद आधीच दर्शविण्यात आलेली होती. महामंडळाने ४.७ हेक्टर जमीनीच्या पुनःप्रापणाची मागणी प्रोमेनेड व कायम स्वस्मी कामांकरिता केलेली होती. दिनांक ७.१.१९९९ च्या पर्यावरणीय परवानगीनुसार सदर मागणी मंजूर करण्यात आलेली आहे. महाराष्ट्र गृहनिर्माण मंडळ व मुंबई मनपा विकास कामे पूर्ण करू न शकल्यामुळे सदर विकास कामे महामंडळास हाती घेणे भाग पडले व पर्यावरण परिरक्षणाच्या हितासाठी सखल भागात भराव टाकण्याचा भार महामंडळास उचलावा लागला. पर्यावरण प्रेमी संघांनी हरकत घेतल्यामुळे राज्य शासनाने जमिनीच्या पुनःप्रापणाचे काम अदमासे १०५ दिवसांकरिता तहकुब केले तदनंतर केंद्रीय पर्यावरण व वन मंत्रालयाकडून संपूर्ण २७ हेक्टर जमिनीच्या पुनःप्रापणाची स्पष्ट मंजूरी घेण्यात आली. सदर मुद्दा वगळण्याची विनंती करण्यात येत आहे.
- वर उल्लेख केल्याप्रमाणे प्रकल्पाच्या पॅकेज-४ मधील बदल हे वरळी गावातील कोळी समाजाने रेटलेल्या मागणीमुळे करण्यात आले. तसेच संपूर्ण काम हे दोन टप्प्यात करण्याची योजना ही केवळ लवकर उत्पन्न सुरु करून वेळ व खर्चाचा अपव्यय टाळणे याकरिता करण्यात आले. सदर बदल हे टाळता न येण्याजोगे होते व त्यासाठी महामंडळाच्या संचालक मंडळाची आणि अंतिमतः राज्य शासनाची मंजूरी घेण्यात आली होती.

- कंत्राटदाराची बाजू, प्रकल्पातील विविध बदलामुळे कंत्राटीय, कायदेशीर व आर्थिक बाबींची महामंडळाच्या संचालक मंडळ स्तरावर व तसेच राज्य शासनाच्या उच्च स्तरीय समितीच्या स्तरावर आणि अंतिमतः मंत्रीमंडळाच्या पायाभूत सुविधा समिती स्तरावर वेळोवेळी चर्चा करण्यात आली विविध पर्यायांचा विचार करण्यात येऊन व विविध बाबींचा उहापोह करून राज्य शासनाने दिनांक २४ ऑगस्ट, २००४ चा शासन निर्णय जारी केला. महामंडळाने सदर विविध बाबी या राज्य शासनास सन २००३ मध्येच सादर केल्या होत्या व सदर गुंतागुंतीच्या बाबींवर लवकरात लवकर निर्णय लागणेकरीता शक्य ते सर्व प्रयत्न केले होते. उपरोक्त काळात कंत्राटदारास ज्या बाबींचे काम करणे शक्य होते अशा बाबींकरीता सावधगिरीचा उपाय म्हणून निर्देशांक गोठवण्यात आले होते.
- प्रकल्पाच्या पॅकेज-४ चे बांधकाम ऑक्टोबर २००० मध्ये सुरु करण्यात आले व त्यासाठी रु ४००.२३ कोटी मूल्याचा कार्य-आदेश मे.एच.सी.सी.ला देण्यात आला. सदर फिडीकवर आधारीत कंत्राट हे "अभियंता" यांनी कार्यान्वित करणे अभिप्रेत आहे. अभियंता हे फिडीक या संकल्पनेवर आधारीत कामांबाबत स्वतंत्र तज्ञ असतात. सदर प्रकल्पाच्या कंत्राटात प्रकल्प व्यवस्थापकीय समंत्रकाचे गटनेता हे "अभियंता" आहेत व तेच कंत्राटाचे कार्यान्वयन करतात. प्रकल्पास मुदत वाढ देणेसाठी आवश्यक बाबी प्रकल्प अभियंता निर्धारित करतात.
- कंत्राटदार यांनी मुदत वाढीसाठी मार्च २००२ मध्ये अर्ज केला होता व सदर अर्ज हा तत्कालीन "अभियंता" यांनी फेटाळला होता. तदनंतर कंत्राटदाराने काही बाबी निराकरणाकरीता तांत्रिक सल्लागार समितीकडे मांडल्या. तांत्रिक सल्लागार समिती ही कंत्राटाच्या कलम ६७ नुसार कलह निराकरण प्रक्रियेचा दुसरा टप्पा म्हणून कार्य पहाते. कंत्राटदाराने मागणी केलेल्या विविध बाबी जसे, कास्टिंग यार्ड हस्तांतरीत करणेसाठी झालेला विलंब, पाईल्स च्या परिमाणात झालेली वाढ इ. करीता समितीने ११ महिन्याची मुदत वाढ देय ठरविली. सदर मुदत वाढ ही अभियंता यांनी क्रिटीकल पाथवर दाखवणे आवश्यक होते. अभियंता यांनी सदर अभ्यास सप्टेंबर २००३ मध्ये पूर्ण केला व त्यानुसार ११ महिन्याची मुदत वाढ देण्यात आली. सदर मुदतवाढीमुळे कंत्राटातील माईलस्टोनना (महत्वाचे टप्पे) देखील ११ महिन्यांची मुदत वाढ देण्यात आली व तसे सप्टेंबर २००३ मध्ये कळविण्यात आले. वर दर्शविल्याप्रमाणे, कामातील मंद प्रगती व प्रकल्प खर्चातील वृद्धी ही

- पुलाचे संकल्पनातील बदलामुळे झाली व सदर बदल हे लवकरात लवकर प्रकल्प पूर्ण करून उत्पन्न सुरु करण्याकरिता करण्यात आले तसेच कामाचे वावातील बदलात पुलाचे वरळी बाजूकडील रि-अलाईनमेंट व वरळी बाजूस मोठ्या गाळयाचा केबल स्टेड पूल यांचा समावेश होता. सदर बदल लक्षात घेता कंत्राटदार यांना सप्टेंबर २००७ पर्यंत मुदतवाढ देय ठरविण्यात आली. सदर मुदत वाढीस कंत्राटदार यांनी आव्हान देऊन सदर बाब तांत्रिक सल्लागार समिती पुढे मांडली असता तांत्रिक सल्लागार समितीने विविध बाबी जसे, केबलस्टेड पुलाचे बांधकामातील सायकल टाईम (Cycle Time) इ. लक्षात घेता एप्रिल २००८ पर्यंत मुदतवाढ पात्र ठरविली. सदर मुदतवाढ व माईलस्टोन मधील सुधारणा ह्या महामंडळाच्या संचालक मंडळाने वेळोवेळी झालेल्या बैठकीत मंजूर केलेल्या आहेत.
- वर नमूद केल्याप्रमाणे, मे.स्वेड्रूप एशिया लि. यांचे करारनाम्यास ३० महिन्यांच्या मूळ कंत्राटकालवधी (मार्च २००३ पर्यंत) नंतर मुदतवाढ देण्यात आली नाही. या वेळी नवीन समंत्रक जर जाहीर प्रसिध्दी देऊन नेमला असता तर कमीतकमी सहा महिन्याचा कालावधी लागला असता म्हणून, मे डार हे पूर्व अर्हता प्राप्त समंत्रक असल्याने सदरहू कामाकरिता सक्षम ठरविण्यात आले. तसेच त्याची जे.जे उड्डाण पुल प्रकल्पातील चांगली कामगिरी हा देखील निकष मे. डार यांची समंत्रक म्हणून नेकणूक करण्याकरिता लावण्यात आला. त्यांचा सुस्वातीचा देकार हा रूपये ९.७८ कोटी होता. त्यास ८ टक्के प्रतिवर्ष या दराने भाववाढ लक्षात घेऊन २००३ सालची किंमत ठरविण्यात आली. त्यासोबत मे.डार यांचे कामाचे वावातील अधिक्य लक्षात घेऊन रु २० कोटी एवढी करारनाम्याची रक्कम महामंडळाच्या संचालक मंडळाने मंजूर केली. येथे हेही नमूद करावेसे वाटते की, जर उर्वरित काम मे. स्वेड्रूप किंवा इतर समंत्रकास दिले असते तर समंत्रणाची रक्कम याहून अधिक झाली असती. तसेच मे.स्वेड्रूप यांनी केलेल्या कामाबद्दल वजावट करण्यात आली आहे.
- २.३ महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने सादर केलेला खुलासा वस्तुस्थितीप्रमाणे आहे.**
- त्याच्याशी विभाग सहमत आहे.
- समंत्रकाच्या नियुक्तीबाबत कंत्राटदाराच्या भूमिकेविषयी करारात कोणत्या तरतूदी आहेत त्यानुसार या प्रकरणी कारवाई करण्याची सूचना महामंडळास देण्यात येत आहे.

- संकल्पनेतील बदल हा समंत्रकाच्या नियुक्तीमुळे झाला नसल्याचे व स्थानिक लोकांच्या मागणीमुळे ऐनवेळी करावा लागला याबाबतचे समर्थन परिच्छेद २.१.१५ वरील महामंडळाच्या स्पष्टीकरणामध्ये देण्यात आले आहे.

२.४ "महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ मर्यादित" व सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या सचिव तथा इतर अधिकारी यांची दिनांक ५ मार्च, २०१३ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी महालेखाकारांनी "प्रकल्प काळ वृद्धी" या परिच्छेदाबाबत महामंडळास थोडक्यात माहिती विशद करण्यासाठी समितीने सांगितले असता महामंडळाकडून सांगण्यात आले की, २७ हेक्टर जमिनीच्या पुनःप्रापणाची तरतूद आधी दर्शविण्यात आली होती. त्यामध्ये ४.७ हेक्टर जमिनीच्या पुनःप्रापणाची मागणी प्रोमेनेड व कायमस्वस्वी कामाकरिता केली होती. दिनांक ७ जानेवारी, १९९९ च्या पर्यावरणीय परवानगीनुसार सदर मागणी मंजूर करण्यात आली होती. त्यामध्ये अगोदर ६ पदरी रस्ता होता. परंतु, तो नंतर ८ पदरी करण्यात आला. अॅप्रोच रोड सुध्दा ८ पदरी करण्यात आला व त्यामुळे रिक्वायरमेंट एरिया वाढला. टोल प्लाझा पर्यंत जाण्यासाठी लांबी कमी झालेली नाही. यासंदर्भातील मंजूरी एमओयु कडून नंतर मिळाली. पहिल्या कामाची मंजूरी आपल्याकडे अगोदरच होती. यावरती समिती सदस्यांनी विचारले की, आपण फिल्डिंगची परवानगी उशीराने आणून दिली, कास्टींग यार्डसाठी उशीराने जागा दिली, डिझाईन चेंज झाल्यामुळे कालावधी गेलेला आहे. या सर्व कारणामुळे कंपनीला एकंदर किती चार्ज लावला आहे? जो विलंब झालेला आहे त्यासाठी कंपनीने आपल्याला किती भुर्दंड लावला आहे? असे विचारले असता महामंडळाकडून सांगण्यात आले की, विलंबासाठी एका आठवड्याला १० लाख रुपये याप्रमाणे ठेकेदाराकडून दंड वसूल करण्यात आलेला आहे. आपल्याला प्रकल्पाला उशीर झालेला आहे. या प्रकल्पासाठी आपण कन्सलटंट नेमलेला आहे. यामध्ये कन्सलटंटची काहीच चूक झाली नाही काय? असे समितीने विचारले असता याबाबत महामंडळाचे सहव्यवस्थापक व संचालक यांनी सांगितले की, डिझाईन बदलल्यामुळे रिक्वायरमेंट चेंज झाली, लोकेशन चेंज झाले, ६ पदरी ऐवजी ८ पदरी रस्ता करावा लागला असे सांगण्यात आले. याबाबत समितीने विचारले की, हा प्रकल्प आपल्या क्षमतेच्या पलिकडे असल्याकारणाने या प्रकल्पासाठी कन्सलटंटची नेमणूक करण्यात आली होती. या प्रकल्पामध्ये काय काय अडचणी येतील याची माहिती कन्सलटंटला होती काय? याबाबत उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय

संचालक यांनी विशद केले की, प्रकल्प हा ५ कम्पोनंटमध्ये आहे. त्यावेळेस पुलाचे काम १०-१५ टक्के झाले. अडचण आल्यामुळे आपण डार यांची कन्सलटंट म्हणून नेमणूक केली होती. अशा प्रकारचे काम पहिल्यांदा केल्यामुळे ज्या अडचणी आल्या त्याचा सुसाध्य अहवाल तयार करण्यात आला होता असे सांगण्यात आले. यावर समिती प्रमुखांनी विचारले की, सार्वजनिक बांधकाम विभाग आपल्या इंजिनियर्सना ठराविक कालावधीत प्रकल्प पूर्ण करण्याची मुदत देत असते. प्रकल्प वेळेवर पूर्ण झाला नाही तर शोर्कॉज नोटीस दिली जाते, दंड लावला जातो अशा अनेक उपाययोजना केल्या जात असतात. परंतु महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाकडे स्वतःची काहीच यंत्रणा नाही. मात्र, अशाप्रकारे उशीर झाल्यामुळे आपल्याला ६००-७०० कोटी स्पर्शांचा भुर्दंड भरावा लागतो याला जबाबदार कोण आहे? यावरती महामंडळामार्फत सांगण्यात आले की, ही बाब बरोबर आहे. यावर समिती प्रमुखांनी विचारले की, तुमच्याकडे कन्सलटंट आहेत. अशावेळी जर कोणाचे काम चुकत असेल तर संबंधितांना दंड केला पाहिजे किंवा त्यांची फी कमी केली पाहिजे. याबाबतीत शासन आणि जनतेच्यावतीने एजन्सीच्यावतीने ५०० कोटी स्पर्शांचा दावा सादर केला आहे. तसेच ६६५ कोटी स्पर्शांचा दावा सुध्दा दाखल करण्यात आला आहे. अशाप्रकारे जर एवढी मोठी रक्कम घ्यावी लागली तर योग्य नाही. याठिकाणी महामंडळाने १५०० कोटी स्पर्शांचे क्लेम मंजूर करून घेतल्यानंतर तुमच्या कंपनीवरती काम लवकर पूर्ण करण्याची लायबिलिटी येते. याबाबत व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, आम्ही फीडींग डॉक्युमेंट आणि पीडब्ल्यूडीच्या मॅन्युअलप्रमाणे काम करीत असतो.

२.५ अभिप्राय व शिफारशी :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांनी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या कामकाजाबाबत "प्रकल्प काळ वृद्धी" याबाबत साक्ष घेतेवेळी निदर्शनास आलेली वस्तुस्थिती विचारात घेता असे दिसून येते की, केंद्रीय पर्यावरण व वन मंत्रालयाच्या परवानगीचा अभाव, वारंवार केलेले तांत्रिक संरचनात्मक बदल आणि समंत्रकांनी केलेल्या कामाचे अनुचित सनियंत्रणाचा परिणाम प्रकल्पास विलंबात झाला. कोळी बांधवांनी केलेल्या मागण्या याही काही प्रमाणात विलंबास कारणीभूत होत्या. प्रकल्प ऑक्टोबर, २००० मध्ये सुरु होऊन तो मार्च, २००३ पर्यंत पूर्ण होईल असे प्रारंभी ठरविले होते. परंतु कामाच्या मंद प्रगतीचा विचार करता, समंत्रकांनी व अभियंत्यांनी अवाजवी विलंब केला असेच समितीसमोर आलेल्या साक्षी पुराव्यावरून स्पष्ट होते. वास्तविक सार्वजनिक बांधकाम विभाग आपल्या अभियंत्यांना ठराविक कालावधीत प्रकल्प पूर्ण करण्यास मुदत देत असते. प्रकल्प पूर्ण

झाला नाही तर शोकाँज नोटीस दिली जाते, दंड लावला जातो, अशा अनेक उपाययोजना केल्या जातात. परंतु, या प्रकरणी झालेल्या विलंबाबाबत अनेक कारणे महामंडळातर्फे पुढे करण्यात आली. हा प्रकल्प आव्हानात्मक व वेगळ्या स्वरूपाचा असल्याने काही बाबींचा अंदाज अगोदर बांधता आला नाही, असेही समितीसमोर सांगण्यात आले. समितीच्या मते हा प्रकल्प इतर प्रकल्पांपेक्षा वेगळा व आव्हानात्मक होता या म्हणण्यामध्ये दुमत असण्याचे कारण नव्हते. परंतु त्यामुळेच हा प्रकल्प साकारताना महामंडळाने अधिक सजग राहणे आवश्यक होते. असे प्रकल्प साकार करताना आवश्यक असणारे काटेकोर नियोजन व संभाव्य अडचणींचे अंदाज बांधण्याची क्षमता या बाबींची वानवा महामंडळाकडे असल्याचे समितीला दिसून आले. त्याची परिणती महामंडळाचे आर्थिक नुकसान होण्यामध्ये झाली. यासंदर्भात काही आर्थिक नुकसान टाळता येण्यासारखे होते. अशा नुकसानीस जबाबदार असणाऱ्या अधिकाऱ्यांवर जबाबदारी निश्चित करून कडक कारवाई करण्यात यावी जेणेकरून भविष्यात असे प्रकल्प राबवित असताना प्रकल्पात विलंब होणार नाही. कंत्राटदार कंपनीने जे दावे सबमिट केले आहेत त्यापैकी रु.७.४९ कोटीचा दावा मंजूर करण्यात आला असून जी कच्ची जमीन होती ती इम्प्रूव्ह करण्यासाठी त्याचा जो संपूर्ण कार्स्टिंग यार्डचा एरिया आहे, त्यासंबंधीचा दावा मंजूर केला असल्याचे विभागीय सचिवांनी समितीला सांगितले. तसेच कंत्राटदार यांनी केलेल्या दाव्यापोटी रु.१२५ कोटीची तरतूद रु.१३०६ कोटीच्या सुधारित प्रकल्पात अंतर्भूत केली असल्याचे समितीला दिसून आले. ज्या कंत्राटदाराने कोणत्याही सबळ कारणाशिवाय १८ महिने काम बंद ठेवले व ज्याची कामातील प्रगतीही मंद होती, अशा कंत्राटदाराचे कोणतेही दावे मंजूर करू नयेत, अशी समितीची शिफारस आहे. उलट करारातील तरतुदीनुसार त्यांचेकडून दंड वसूल करण्यात यावा. तसेच यापुढील काळात विहित मुदतीत करावयाच्या कामाच्या दृष्टिने सुसुत्र पध्दतीने कामाची आखणी महामंडळाने करावी, अशी समितीची शिफारस आहे. याप्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत देण्यात यावी.

तीन - समंत्रकांची नेमणूक :-

३.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या वाणिज्यिक अहवालातील प्रकरण क्रमांक २ मधील परिच्छेद क्रमांक २.१.१५ मधील "समंत्रकांची नेमणूक" यासंबंधात महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केला की, कंपनी प्रामुख्याने स्थापत्य कामात गुंतली

आहे आणि तिचे कर्मचारी प्रामुख्याने स्थापत्य अभियंते असून ते सार्वजनिक बांधकाम विभागाकडून आले आहेत असे सुध्दा महामंडळाने स्थापत्य कामाची अंमलबजावणी करण्यास समंत्रकांना ठेवले. कंपनीने सात पूर्वअहर्ता प्राप्त समंत्रकाच्या संघाकडून तांत्रिक व वित्तीय निविदा मागवल्या (सप्टेंबर १९९८) निविदा दस्ताऐवज प्रमाणे मुल्यांकन करण्यासाठी तांत्रिक प्राचल (पॅरॉमीट) ८० टक्के ती वित्तीय प्राचल २० टक्के वेटेज देणार होते. तांत्रिक प्राचलाकरीता असलेल्या ८० टक्के पैकी ४० टक्के वेटेज पूर्ण अर्हतेत दिलेल्या गुणावर आधारित असणार होते आणि ४० टक्के वेटेज, पूर्व अर्हता दिलेल्या गुणाकार आधारित असणार होते आणि ४० टक्के वेटेज, पूर्व अर्हता प्राप्त अभिकृत्यांनी निविदा दस्तावेजासोबत प्राप्त झालेल्या तांत्रिक प्रस्तावावर आधारित असणार होते. प्रत्येक संघाला सादरीकरण करणे आवश्यक होते. त्याकरीता वेटेज दिले जाणार होते.

तांत्रिक बोलीच्या मुल्यांकनाच्या आधारावर (नोव्हेंबर, १९९८) कंपनीच्या तांत्रिक सल्लागार समितीने प्रत्येक संघाला प्राप्त केलेल्या गुणावरून श्रेणी दिली. स्वेड्रूप संघाला प्रथम आणि डार कंसल्टंट संघाला सातवी श्रेणी मिळाली. वित्तीय निविदा उघडल्यावर स्वेड्रूपने आपली एकूण प्रथम श्रेणी कायम ठेवली. तर डार कंसल्टंट यांनी दिलेल्या अतिशय कमी किंमतीच्या वित्तीय देकारामुळे एकूण श्रेणी दुसऱ्या क्रमांकापर्यंत सुधारित केली. कंपनीने संकल्पना, समंत्रणा आणि प्रकल्प व्यवस्थापन आदि कामाकरिता समंत्रणा स्वेड्रूपला प्रदान केली (एप्रिल १९९९) हया कामाचे मूल्य रु १८.६९ कोटी होते आणि काम २४ महिन्यांचे होते. करारनिविष्ट कालावधीपर्यंत (३१ मार्च २००३ पर्यंत) त्यांनी पॅकेज-४ चे फक्त ५ टक्केच काम केले होते, त्यांच्या खराब प्रगतीमुळे, कंपनीने त्यांची सेवा पुढे न चालू ठेवण्याचा निर्णय घेतला, आणि त्यांच्या जागी, डार कंसल्टंट यांची रु २० कोटीसाठी नेमणूक केली (जानेवारी २००३) (डार कंसल्टंट यांना तांत्रिक सक्षमतेसाठी सातवी आणि एकूण दुसरी श्रेणी मिळाली होती) या अनुषंगाने लेखापरिक्षेचे शेरे खालील प्रमाणे आहे.

संभाव्य समंत्रकाची तांत्रिक श्रेणी केवळ त्यांनी केलेल्या सादरीकरणावर आधारित होती. सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे अहर्ता प्राप्त व अनुभवी स्थापत्य अभियंते कंपनीत कार्यरत असून सुध्दा, कंपनीने अभिवचनित प्राचलांचे (जसे वित्तीय सामर्थता, संबंधद क्षेत्रातील कर्मचारीवर्ग, महत्वाच्या व्यक्तीची शैक्षणिक माहिती, संस्थेचा संबंध प्रकल्प अनुभव, पूर्वीचे पाच प्रकल्प इत्यादी) स्वतंत्रपणे मुल्यांकन केले नव्हते, याचा परिणाम म्हणून उच्च श्रेणी मिळालेल्या समंत्रकाची कार्यप्रगती खराब असल्याचे आढळून आले व त्यामुळे त्यांना नंतर बदलण्याची आवश्यकता भासली.

समंत्रकाची सदोष निवड प्रक्रिया :-

प्रारंभिक मुल्यांकन टप्प्यात खराब सातवी श्रेणी आणि हे काम देण्यासाठी त्यांचा विचार न करण्याची तांत्रिक सल्लागार समितीची शिफारस असून सुध्दा डार कंसल्टंटची नेमणूक केली. जी तांत्रिक प्राचलासाठी ८० टक्के वेटेज देण्याचे ठरविले होते. तर निविदा मुल्यांकनाच्यावेळी कंपनीनेच दिलेली खराब सातवी तांत्रिक श्रेणी लक्षात घेता डार कंसल्टंटचा नेमणूकीसाठी विचारच करायचा नव्हता.

कंपनीने प्राक्षिप्त तांत्रिक प्राचल नेमणूकीपूर्वी तपासले नाहीत त्यामुळे समंत्रकाची निवड प्रक्रिया त्रुटीपूर्ण व सदोष होती तसेच समंत्रकाशी केलेल्या करारात खालील त्रुटी आढळल्या :

प्रकल्पाचे किचकट स्वप्न आणि त्यांच्या कामाच्या जबाबदारीची आणि जवाबदेहीची खात्री करण्याची गरज असून सुध्दा कंपनीने समंत्रकाकडून कोणतीही प्रतिभूती ठेव/कार्यप्रगतीहमी घेतली नव्हती. कंत्राटाचा कालावधी प्रकल्प पूर्ण होण्याच्या कालावधीशी जोडला नव्हता. परिणामी, पुरविलेल्या सेवेची काहीच जवाबदारी आणि जवाबदेही नव्हती. त्यामुळे दुसऱ्या समंत्रकाला पहिल्या समंत्रकाची संकल्पना असंमत् करण्यास आणि बदल लादण्यास वाव मिळाला.

विलंबासाठी आणि कार्यप्रगती न करण्यासाठी, समंत्रकाला जवाबदार धरण्याकरिता कोणतीच तरतूद अस्तित्वात नव्हती आणि समंत्रकांच्या असमाधानकारक कार्य प्रगतीकरिता निर्धारित नुकसान भरपाई वसूल करण्यासाठी कोणतीच तरतूद करारात नव्हती.

६० टक्के प्रकल्प व्यवस्थापन फी चे प्रदान काल आधारित होते आणि मुदतवाढीच्या प्रकरणात, समंत्रक काल आधारित फीच्या प्रमाणशीर रक्कम मिळण्यास प्रात्र होते आणि यामुळे काम वेळेत पूर्ण करणाऱ्या समंत्रकाला कुठलाही प्रोत्साहक/फायदा मिळणार नव्हता. परंतु या उलट काल आधारित प्रदानामुळे मुदतवाढीत समंत्रकाला फायदा होतो.

३.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, मे.डार कन्सल्टंट हे बावसासेप्र या प्रकल्पाच्या तयारी व व्यवस्थापन या दोनही बाबीत सन १९९८ मध्ये इतर समंत्रकांसह सहभागी होते. त्यावेळी मे.दार यांचा देकार व्यवहार्य धरण्यात आला नव्हता. तथापि, त्यापुढील वर्षात, मे. डार हे जे.जे. हॉस्पिटल ते क्रॉफर्ड मार्केट दरम्यानच्या उड्डाणपुलाच्या संकल्पना व प्रकल्प व्यवस्थापन या कामात सहभागी झाले होते. सदर प्रकल्पात त्यांची कामगिरी ही अतिशय समाधानकारक असल्याने सन २००३ मध्ये

मे.दार हे बावसासेप्र या प्रकल्पातील संकल्पन-बदल व प्रकल्प व्यवस्थापन याबाबींसाठी उपयुक्त ठरतील अशी महामंडळाची धारणा झाली. त्यावेळी (नोव्हेंबर २००२) मे.स्वेडूप यांची असमाधानकारक कामगिरी पाहता त्यांच्या सेवा खंडीत करून प्रकल्प व्यवस्थापनासाठी मे.डार यांची नेमणूक करण्यात आली.

तांत्रिक सल्लागार समितीचे सन १९९८ मधील निष्कर्ष हे त्यांना त्यावेळी उपलब्ध असलेल्या माहितीवर आधारीत होते. तदनंतर मे. डार यांचा जे.जे. उड्डाणपूल या प्रकल्पाबाबत असल्याचे दिसून आले. कोणत्याही बाबतीत गृहीतके ही अनुभव व जसजशी माहिती उपलब्ध होत जाते आणि अनुभव समृद्ध होत जातो तसतशी गृहीतके सुधारावी/बदलावी लागतात व ही एक कायमस्वस्मी प्रक्रिया असते. त्यामुळे सदर मुद्दा वगळण्याची विनंती करण्यात येत आहे.

तसेच विविध अभ्यास पूर्ण करून महामंडळास अहवाल सादर केले. त्याचप्रमाणे सदर कामाकरीता भूसर्वेक्षण अध्ययनाचे पर्यवेक्षण सुध्दा केले व संकल्पन तयार केले. सदर मुद्दा वगळण्याची विनंती करण्यात येत आहे.

मे.डार यांना बांद्रा केबल स्टेड पुलाचे संकल्पनात दोन चौपदरी मार्गिकांपैकी एक मार्गिका लवकर पूर्ण करण्याचे दृष्टीने बदल करण्याचे काम सोपविण्यात आले होते. या व्यतिरिक्त वरळी गावातील मच्छिमार बांधवांच्या मागणीप्रमाणे एक लांब गाळ्यांचा पूल बांधण्याचे ठरविण्यात आले. बांद्रा केबल स्टेड पुलाचे संकल्पनातील बदल व वरळी कडील नवीन केबल स्टेड पुलाचे संकल्पन या बरोबरच मे. डार यांना मे.स्वेडूप यांनी संकल्पन केलेल्या कामाचे व्यवस्थापन करण्याची जबाबदारी सोपविण्यात आली. उपरोक्त दोन्ही बदल हे अनुक्रमे प्रकल्पाचे बांधकामास झालेला विलंब व मच्छिमार बांधवांची मागणी पाहता करण्यात आले. सदर मुद्दा वगळण्याची विनंती करण्यात येत आहे.

ज्या काळात मे.एच.सी.सी. ने नवीन अभियंता स्विकारण्यास नकार दिल्यामुळे प्रकल्पाची प्रगती मंदावली होती त्या काळात मे. दार यांना प्रकल्प व्यवस्थापना पोटी केवळ स्थिर घटकाचे (६० टक्के) प्रदान करण्यात आले व सदर कार्यकाळात प्रगतीवर आधारित घटकाचे (४० टक्के) प्रदान करण्यात आले नाही. सदर मुद्दा वगळण्याची विनंती करण्यात येत आहे.

समंत्रकाच्या मुळ करारानुसार समंत्रणा कालावधी ३६ महिने होता. तथापि, सदर करार हा ६० महिने कालावधी करिता बंधनकारक/कायदेशीर होता. त्यामुळे कराराच्या अटीप्रमाणे ३६ महिने व

पुढील कालावधीकरीता प्रदाने करण्याचा त्यात अंतर्भाव आहे. सदर प्रकल्पाकरीता कंत्राटदारास एप्रिल २००८ पर्यंत मुदतवाढ देण्यात आल्यामुळे समंत्रकास कंत्राटदाराने काम पूर्ण करेपर्यंत पर्यवेक्षण करणे आवश्यकत आहे.

पूर्वीच्या गृहीतकानुसार समंत्रकाने चार पदरी पूलाकरीता प्रकल्प व्यवस्थापन करणे अपेक्षित होते. तथापि, अंतिमतः शासनाने घेतलेल्या निर्णयानुसार बावसासेप्र प्रकल्पात आठ पदरी पुलाचा समावेश करण्यात आला.

प्रकल्पाचे संकल्पानात झालेल्या विविध बदलांमुळे वाढलेला खर्च लेखापरिक्षणात नमूद करण्यात आला बदली केबल स्टेड पुलाचे संकल्पानातील बदल हा पूर्वीच्या ५० मी. गाळयाच्या गृहीतकास अनुसरून असून कमानी पुलाशी संबंधीत नाही. प्रकल्पाचे खर्चात झालेला बदल हा फीडीक कंत्राटातील तफावतीच्या कलमानुसारच आहे.

बांद्रा केबल स्टेड पुलाचे पुनःसंकल्पन हे एका चौपदरी मार्गिकेचे बांधकाम लवकर पूर्ण करण्याच्या दृष्टीने करण्यात आले. त्यामुळे महामंडळास सदर चौपदरी मार्गिकेचे बांधकाम उर्वरित बांधकामापेक्षा सहा महिने आधी वेगाने पूर्ण करून, लवकर टोल वसूली सुरु करून रु. ४० कोटी इतके उत्पन्न अपेक्षित होते. तसेच वरळी बाजूच्या नवीन पूलाचे काम हे मच्छिमार बांधवांच्या मागणीनुसार करण्यात आले. सदर बदल हे कंत्राटाचे मर्यादेपलिकडील असून त्यांचा या पूर्वी कंत्राटात समावेश नव्हता. सदर बदल हे विनाकारण असल्याचा लेखापरिक्षणातील निष्कर्ष हा चूकीचा आहे. सदर बदल हे समंत्रकाने मुद्दाम केलेले नसून महामंडळ व समंत्रकाचे मर्यादेपलिकडील बाबींमुळे करण्यात आले. सदर बदल हे टाळता न येणे जोगे होते. सदर मुद्दा वगळण्याची विनंती करण्यात येत आहे.

वर उल्लेख केल्याप्रमाणे प्रकल्पाचे संकल्पनातील बदल हे मच्छिमार बांधवांची मागणी व प्रकल्पाच्या बांधकामास झालेल्या विलंबामुळे वाढलेला प्रकल्प खर्च पाहता महामंडळाच्या लवकर उत्पन्न सुरु करण्याच्या दृष्टीने विविध पर्याय आजमावण्याचे प्रयत्न यामुळे करण्यात आले आहेत. मच्छिमार बांधवांची मागणी पूर्ण न करता व त्याच्या सहकार्याशिवाय प्रकल्पाचे बांधकाम करणे शक्य नव्हते. तसेच बांद्रा केबल स्टेड पुलाचे संकल्पनातील बदलामुळे प्रकल्पाचे बांधकाम दोन टप्प्यात करून टोल वसूली द्वारे लवकर उत्पन्न सुरु करणे शक्य होते.

प्रकल्पातील सदर बदल हे वेळोवेळी महामंडळाचे संचालक मंडळास अवगत करण्यात येत होते. सदर बदलास राज्य शासनाने २४ ऑगस्ट, २००४ च्या शासन निर्णयानुसार मंजूरी प्रदान केलेली आहे. समंत्रकाचे प्रदान हे कंत्राटातील तरतूदीनुसार असल्याने सदर मुद्दा वगळण्याची विनंती करण्यात येत आहे. सर्व तांत्रिक व महत्वाच्या बाबींसाठी बाहेर उपलब्ध असलेले तज्ञांची मदत घेऊन कायमस्वस्फी अधिकारी/कर्मचारी वर्ग कमीतकमी ठेवणे असे महामंडळाचे धोरण आहे. सल्लागारांचे निर्धारण हे वेगवेगळ्या बाबींचे मुल्यमापन व माहिती आधारे, तसेच देकारातील आकडेवारीवर आधारित असते. सादरीकरण हे मुल्यमापनासाठी अतिरिक्त साधन आहे. अशा प्रकारच्या मोठ्या प्रकल्पांसाठी तज्ञ सल्लागारांची नेमणूक ही आंतरराष्ट्रीय प्रथेप्रमाणे गुणवत्ता आणि खर्च या दोन्ही बाबींवर आधारित असून आंतरराष्ट्रीय मानकानुसार तांत्रिक प्राचलाकरीता ८० टक्के वेटेज व वित्तीय प्राचलाकरीता २० टक्के वेटेज हा नेमणूकीकरीता आधार ठरविण्यात आला होता. सदर प्रकल्पाकरीता मे. स्वेडूर्प या तज्ञसल्लागाराची नेमणूक या मानकानुसारच तज्ञ व महामंडळाचे अधिकारी यांचे समितीने केली असून त्यास महामंडळाच्या संचालक मंडळाने मंजूरी दिलेली आहे. सदर मुद्द्याचे अनुपालन वर या आधीच सादर करण्यात आले आहे. समंत्रकास त्यांच्या कामाच्या जबाबदारीची व जबादारीची खात्री करण्यासाठी प्रोफेशनल इंडेम्निटी इंशुरन्स या अधिक कडक बाबीची करारात तरतूद करण्यात आलेली आहे.

आंतरराष्ट्रीय प्रथेप्रमाणे समंत्रकाच्या प्रकल्प व्यवस्थापन फीचे ६० टक्के काम आधारीत (Fixed Component) व ४० टक्के कामाचे प्रगती वर आधारीत (Progress Related Component) असे दोन भाग करण्यात आले आहेत.

३.३ महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने सादर केलेला खुलासा वस्तुस्थितीप्रमाणे आहे. त्याच्याशी विभाग सहमत आहे.

३.४ "महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ मर्यादित" व सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या सचिव तथा इतर अधिकारी यांची दिनांक ५ मार्च, २०१३ रोजी साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी "समंत्रकांची नेमणूक" या परिच्छेदाबाबत समिती प्रमुखांनी विचारले की, कंपनीने समंत्रकाला फी म्हणून स्रये ३८.६९ खर्च केले. मे.स्वेडूर्प संघाला १८.६९ कोटी स्रये आणि डार समंत्रक संघाला २० कोटी स्रये, प्रकल्पाच्या आराखड्यासाठी आणि अंमलबजावणीसाठी कंपनीच्या

सेवेचा आणि सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या अभियंत्याचा वापर केला आहे. त्यांचा अनुभव आणि कुशलता यांचा वापर या मोठ्या प्रकल्पांसाठी कसा करण्यात आला नाही? याबाबत महामंडळाकडून विषद केले की, कन्सल्टंट नेमण्याच्या बाबतीत एक प्रक्रिया आहे. ज्या प्रकारचे काम करावयाचे आहे, त्याची टेक्निकल एलीजिबिलिटी करून जाहिरात दिली जाते. त्यावेळी यासंबंधातील प्रक्रिया महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या स्तरावर झाली. यासाठी एम.डी.किंवा संचालक मंडळाच्या स्तरावरून ऑथोरिटी घेण्यात येते. जेणेकरून सदर कामाची किंमत किती आहे हे समजू शकेल. तसेच टेक्निकल ॲबिलिटीसाठी ८० टक्के वेटेज द्यावे आणि २० टक्के वेटेज हे त्या कंपनीचे फायनान्शियल ॲबिलिटीला द्यावे. तसेच समिती सदस्यांनी विचारले की, या प्रकल्पासाठी दोन कंत्राटदार नेमले तसेच एक कन्सल्टंट नेमण्यात आला. त्याच्या निवडीची प्रक्रिया कोणत्या स्तरावर झालेली आहे? सदर कन्सल्टंटची तांत्रिक प्रचाली तपासणारी यंत्रणा कोणती होती? महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, कन्सल्टंट नेमण्याच्या बाबतीत प्रक्रिया आहे. ज्या प्रकारचे काम करावयाचे आहे त्याची तांत्रिक एलिजिबिलिटी करून जाहिरात दिली जाते त्यावेळी त्यासंबंधाची प्रक्रिया रस्ते विकास महामंडळाच्या स्तरावर झाली यासाठी व्यवस्थापकीय संचालक किंवा संचालक मंडळाच्या स्तरावरून परवानगी घेण्यात येते जेणेकरून सदर कामाची किंमत किती आहे हे समजू शकेल. याबाबत समितीप्रमुखांनी विचारले की, याबाबतीत कॉन्ट्रॅक्टरचा सल्ला घेतात काय? त्यावर व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, जर कंत्राटदारामध्ये बदल करावयाचा असेल तर अॅग्रीमेंटप्रमाणे त्याबाबत संमती घेणे आवश्यक आहे. त्यावर समितीने विचारले की, या ठिकाणी कॉन्ट्रॅक्टरला कन्सल्टंट मान्य नव्हता तर त्याची नेमणूक का करण्यात आली? त्यामध्ये दीड वर्ष वाया गेले. शासनाचे कॉन्ट्रॅक्टर असतात आणि महामंडळाच्या संमतीने कन्सल्टंट नेमला जातो आणि अशावेळी जर त्यांनी नाही म्हटले तर त्यांना नेमता येत नाही. जर कॉन्ट्रॅक्टरचे नाव ठरले होते तर कन्सल्टंट कशासाठी नेमण्यात आला? त्यावर सहव्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, मे.स्वेडूर्प कंपनीचे पहिल्या ३० महिन्याचे काम संपले होते आणि आता नवीन नेमणूक करावयाच्या होत्या आणि ही कंपनी पहिल्या क्रमांकावर आणि डार कंपनी दुसऱ्या क्रमांकावर होती. जो कमी पैसे घेत असेल त्याला देतो. समिती प्रमुखांनी विचारले की, ही कंपनी सातव्या क्रमांकावर होती तरी तिची कशी काय नेमणूक करण्यात आली त्यावर महामंडळाकडून सांगण्यात की, त्यांनी कमी पैसे भरल्यामुळे सातव्या क्रमांकावर होती. पण पैशाच्या बाबतीत ते पहिल्या नंबरामध्ये आहेत.

त्यावर समिती सदस्यांनी विचारले की, आपण जेव्हा करार करतो तेव्हा ज्या टर्म्स अँड कंडीशन आहेत, त्यामध्ये जे संबंधित कॉन्ट्रॅक्टर बसतात त्यांना निवडले जाते. मग त्यांची प्री-क्वालिफिकेशन टेस्ट होते. त्यावेळी सदरहू कॉन्ट्रॅक्टर एलिजिबल ठरल्यानंतर अॅग्रीमेंट होते, टर्म्स अँड कंडीशन निश्चित झाल्यानंतर कन्सल्टंट नेमला जातो. पण प्री-क्वालिफिकेशन टेस्ट झाल्यानंतरही जर तो वादग्रस्त ठरला तरी तो कॉन्ट्रॅक्टर कंपनीला चालत नाही असे होत नाही. त्यावर उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, एच.सी.सी. ने ते का अमान्य केले याची माहिती घेतो. हे प्रकरण शासनापर्यंत गेले होते. अशावेळी ही बाब टेक्नीकल असल्यामुळे याबाबत आमच्याकडे माहिती नाही असे सांगितले जाते. त्यावर समितीने विचारले की, आपल्याला स्वेडूर्पला जास्त पैसे द्यावे लागले असते म्हणून मे.डार यांना नेमण्यात आले. पण त्यांना ठेकेदाराने स्वीकारले नाही. त्यामुळे सदरहू मुद्दा माननीय मुख्यमंत्र्यांपर्यंत न्यावा लागला. सदरहू काम दीड वर्ष थांबले आणि त्यामुळे महामंडळाचे नुकसान झाले हे आपणांस मान्य आहे काय? त्यावर उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, अॅग्रीमेंटप्रमाणे एस्कलेशन द्यावे लागले असते. १७६ कोटी स्मयांचा जो क्लेम केला आहे त्याचा तो भाग असेल.

३.५ अभिप्राय व शिफारशी :-

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांनी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या कामकाजामध्ये "समंत्रकांची नेमणूक" याबाबत नोंदविलेल्या अभिप्रायावर समितीने साक्ष घेतेवेळी निदर्शनास आलेली वस्तुस्थिती विचारात घेता असे दिसून येते की, महामंडळाने सात पूर्ण अर्हता प्राप्त समंत्रकांच्या संघाला तांत्रिक व वित्तीय निविदा सप्टेंबर, १९९८ मध्ये मागवल्या होत्या. निविदा दस्तऐवज प्रमाण मुल्यांकन करण्यासाठी तांत्रिक प्राचल ८० टक्के व वित्तीय प्राचल २० टक्के वेटेज देणार होते. कंपनीच्या तांत्रिक सल्लागार समितीस प्रत्येक संघाला प्राप्त केलेल्या गुणाबद्दल श्रेणी दिली. प्रथम श्रेणी कायम ठेवलेल्या स्वेडूर्प संघाला प्रदान केले. त्याचे मुल्य रु१८.६९ कोटी होते. त्याच्या खराब प्रगतीमुळे त्याची सेवा पुढे चालू न ठेवण्याचा निर्णय घेतला व सातव्या क्रमांकावर असलेल्या डार कन्सल्टंटची नेमणूक केली. प्रकल्पाच्या पहिल्या तीन टप्प्यांसाठी मे.स्वेरडूप हे कन्सल्टंट होते. प्रकल्पाच्या चौथ्या टप्प्यासाठी मे.डार यांना कन्सल्टंट म्हणून नेमण्यात आले. त्यानंतर एच.सी.सी. या कन्स्ट्रक्शन कंपनीला कन्सल्टंट मान्य नसल्यामुळे जवळजवळ १८ महिने काम थांबले होते. कन्सल्टंट बदलल्यामुळे कालापव्यय तर झालाच परंतु आर्थिक नुकसानही झाले.

खरे तर कन्सल्टंट कोण असावे याला कन्स्ट्रक्शन कंपनीने मान्यता देणे व त्याशिवाय काम पुढे सुरु न होणे, या बाबी समितीला अनाकलनीय वाटतात. कन्सल्टंट नेमण्याबाबत महामंडळाचा अधिकार अंतिम असणे आवश्यक होते. कन्स्ट्रक्शन कंपनीच्या मर्जीवर ते असू नये. परंतु येथे कन्स्ट्रक्शन कंपनीला कन्सल्टंट मान्य नसल्यामुळे जवळजवळ १८ महिने काम थांबले होते. या कार्यपद्धतीला व विलंबाला जबाबदार असणाऱ्या अधिकाऱ्यांवर जबाबदारी निश्चित करून शासनाने कठोर कारवाई करावी. कंपनीने प्राक्षिप्त तांत्रिक प्राचल नेमणूकीपूर्व तपासले नाहीत. त्यामुळे समंत्रकाची निवड प्रक्रिया त्रुटीपूर्ण व सदोष होती. कंत्राटकालीन खर्च प्रकल्प पुर्ण होण्याच्या कालावधीशी जोडला नव्हता. परिणामी, पुरविलेल्या सेवेची काहीच जबाबदारी नव्हती त्यामुळे दुसऱ्या समंत्रकाला पहिल्या समंत्रकाची संकल्पना असंमत करण्यास व बदल लादण्यास वाव मिळाला तसेच समंत्रकाच्या असमाधानकारक कार्य प्रगतीवर निर्धारित नुकसान भरपाई वसूल करण्यासाठी कोणती तरतूद करारात नव्हती. यावरून एकंदरीत कंपनीची कार्यपद्धती पहाता वाणिज्यिक प्रथांचे योग्य प्रकारे कंपनीकडून पालन केले गेले नाही, त्यामुळे आर्थिक नुकसान झाले. कामाच्या विलंबासाठी आणि कार्यप्रगती न करण्यासाठी समंत्रकास जबाबदार धरण्याकरीता करारात तरतूद नव्हती. तसेच नुकसान भरपाई वसूल करण्यासाठी तरतूद ही करारात नव्हती, या बदल समिती मंडळाच्या कामकाजाबद्दल नाराजी व्यक्त करते. समिती अशी शिफारस करते की, यापुढे असे प्रकल्प राबवितांना शासनाने महामंडळे आर्थिक हीतसंबंध जोपासण्याच्या दृष्टीने महामंडळाच्या कार्यपद्धतीत अमुलाग्र बदल करणे आवश्यक आहे. जेणे करून आर्थिक नुकसान टाळता येईल व या कार्यप्रणालीत जे अधिकारी होते त्यांची चौकशी करून याबाबतची नोंद त्यांच्या सेवापुस्तकात घेण्यात यावी. या प्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत कळविण्यात यावी.

चार - डार यांना केलेली प्रदाने :-

४.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या (वाणिज्यिक) अहवालातील प्रकरण क्रमांक दोन मधील परिच्छेद क्रमांक २.१.१७ मध्ये "डार यांना केलेली प्रदाने" यासंबंधात महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले आहेत की, असमाधानकारक कार्यप्रगतीमुळे स्वेडूप आशिया कंसल्टंट यांच्या नेतृत्वाखाली असलेल्या संघाची सेवा समाप्त करण्याचा निर्णय

घेण्यात आला. परिणामस्वरूप कंपनीने डार कंसल्टंट (युके) यांच्याशी समंत्रणा करार केला (मार्च २००३). करारात दोन टप्पे होते. टप्पा-१ मध्ये रु.१२ कोटीचे पूर्ण संकल्पनाचे काम आणि टप्पा-२ मध्ये रु.८ कोटीचे बांधकाम कंत्राटाच्या प्रशासनाचे (प्रकल्प व्यवस्थापन समंत्रणा) काम सम्मीलित होते. प्रकल्प व्यवस्थापन समंत्रणेचे काम एक एप्रिल २००३ पासून सुरु होऊन ३६ महिन्यांच्या मुळे कालावधीपर्यंत चालणार होते व कराराच्या अटी प्रमाणे आणखी सहा महिने म्हणजेच एकूण ४२ महिन्यांपर्यंत वाढविले जाऊ शकत होते. डार कंसल्टंटच्या कार्यप्रगतीच्या लेखापरीक्षा छाननीत खालील बाबी निदर्शनास आल्या.

स्वेडूप यांना सर्व चार पॅकेज करिता रु.१९.८७ कोटीचा समंत्रणा आकार प्रदान केला तर डार कंसल्टंट यांना फक्त पॅकेज-४ साठी समंत्रणा आकारापेटी रु.२० कोटी प्रदान केले. हे प्रदान जास्त असल्याचे दिसून आले आणि आधीच्या कराराशी जुळत नव्हते.

समंत्रकाच्या रु.२० कोटीच्या फी मध्ये अतिरिक्त १.६ किलो मीटर लांबीचा वरळीकडील पूलाच्या कामाकरिता (संकल्पना व प्रशासन ह्या दोन्ही करिता) रु.२.५० कोटी चा समावेश होता. पर्यावरणीय परवानगी प्राप्त न झाल्यामुळे हे अतिरिक्त काम होणार नसेल तरी समंत्रकाला कोणतीही वजावट न होता संपूर्ण फी मिळणार होती. या कामाचा पश्चिम फ्री वे समुद्र मार्ग प्रकल्पात समावेश करण्यात आला व यासाठी वेगळा समंत्रक नेमला होता या कारणास्तव ही कामाची सब समंत्रकाच्या कामाच्या व्याप्तीतून तदनंतर काढून टाकण्यात आली तरीसुद्धा ह्या वगळलेल्या कामाच्या अनुषंगाने समंत्रणा फी मध्ये त्याप्रमाणात कपात केली नव्हती त्यामुळे समंत्रकाला रु.२.५० कोटीचे अतिरिक्त प्रदान केले.

समंत्रकाला बांधकाम कंत्राटाच्या प्रशासनासाठी द्यावयाच्या प्रदानामध्ये दोन भाग समाविष्ट होते, पहिल्या स्थिर घटकाचा (६० टक्के) व दूसरा (४० टक्के) कामाच्या प्रगतीवर आधारित होता असे आढळले की, समंत्रकांनी कोणतेही काम केले नाही (१ एप्रिल, २००३ ते ऑगस्ट २००४). कारण बांधकाम कंत्राटदारांनी (एचसीसी) त्यांना अभियंते म्हणून मान्यता दिली नाही. तरीसुद्धा कराराच्या अटीनुसार कंपनीने फी पोटी रु.१.९३ कोटी (स्थिर घटक) आणि शिवाय प्रगतीवर आधारित फी पोटी रु.४६ लाखाचे प्रदान केले. वाद सोडवण्यात कंपनीस आलेल्या अपयशाची परिणती कोणतेही काम न करता कंत्राटदाराला मिळालेल्या रु.१.९३ कोटीच्या वायफळ खर्चात झाली.

कंत्राटदाराच्या कामाच्या खराब प्रगतीमुळे, समंत्रकाचा मूळचा विनिर्दिष्ट ३६ महिन्याचा कालावधी सुद्धा ६० महिन्यापर्यंत वाढविण्यात आला. तसेच कराराच्या अटीप्रमाणे ४२ महिन्यापुढील

म्हणजेच सप्टेंबर २००६ पुढील सर्व प्रदाने, कामाच्या झालेल्या प्रतीशी संबंधीत न ठेवता, २४ टक्के भाववाढीसह करावयाची होती. २४ टक्के भाववाढाची रक्कम दर महिन्यास रु.२३.४२ लाख होती. म्हणून मुदतवाढ दरम्यानची समंत्रकाला द्यायची प्रदाने काळाशी निगडीत होती आणि कामाच्या प्रगतीशी जोडली नव्हती. त्यामुळे कंपनीला प्रकल्प व्यवस्थापन समंत्रणेसाठीच्या फी पोटी वाढवलेल्या कालाधीकरिता (एप्रिल २००८) रु.२.५४ कोटीची अतिरिक्त प्रदाने समंत्रकाला द्यावी लागतील.

वांद्रे "केबल स्टे" पूलांत एकेरी टॉवरच्या जागी दुहेरी टॉवर आणि वरळी पूलाच्या कमानी पुलाच्या जागी "केबल स्टे" पूल अशी पुनःसंकल्पना (जानेवारी २००३) करताना समंत्रकानी असा युक्तीवाढ केला होता (फेब्रुवारी २००३), की पुनःसंकल्पना खर्चपरिणामकारक तर होईल आणि याशिवाय, टोल वसूलीसुद्धा लवकर होईल पण बदलाच्या प्रभावाचे त्यांनी मूल्यपरिमाणन केले नव्हते. खर्चात एकेरी टॉवर ऐवजी दुहेरी टॉवर असा केलेला बदल (रु.१७.७३ कोटी), वरळी येथे कमान पूलाच्या जागी केबल स्टे पूलाची सौंदर्यकरणासाठी झालेली निवड (रु.१६.०९ कोटी) आणि वरळी पूल पोच मार्गाचे बांधकाम (रु.२१.४१ कोटी) असे बदल केल्यामुळे प्रकल्प खर्च रु.५३.२३ कोटी वाढेल असे पुढे समंत्रकानी स्वतःच निदर्शनास आणले होते (जानेवारी २००५), म्हणून प्रकल्पास झालेल्या विलंबामुळे आणि टोल वसूली लांबल्यामुळे खर्चातील काटकसर साध्य करता येऊ शकत नाही.

४.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, मे.दार कन्सल्टंट हे बावसासेप्र या प्रकल्पाच्या तयारी व व्यवस्थापन या दोन्ही बाबीत सन १९९८ मध्ये इतर समंत्रकांसह सहभागी होते. त्यावेळी मे.दार यांचा देकार व्यवहार्य धरण्यात आला नव्हता. तथापि, त्यापुढील वर्षात, मे.दार हे जे.जे.हॉस्पिटल ते क्रॉफर्ड मार्केट दरम्यानच्या उड्डाणपुलाच्या संकल्पन व प्रकल्प व्यवस्थापन या कामात सहभागी झाले होते. सदर प्रकल्पात त्यांची कामगिरी ही अतिशय समाधानकारक असल्याने सन २००३ मध्ये मे.दार हे बावसासेप्र या प्रकल्पातील संकल्पन-बदल व प्रकल्प व्यवस्थापन याबाबींसाठी उपयुक्त ठरतील अशी महामंडळाची धारणा झाली. त्यावेळी (नोव्हेंबर २००२) मे.स्वेडूप यांची असमाधानकारक कामगिरी पाहता त्यांच्या सेवा खंडीत करुन प्रकल्प व्यवस्थापनासाठी मे.दार यांची नेमणूक करण्यात आली.

तांत्रिक सल्लागार समितीचे सन १९९८ मधील निष्कर्ष हे त्यांना त्यावेळी उपलब्ध असलेल्या माहितीवर आधारीत होते. तदनंतर मे.दार यांचा जे.जे.उड्डाण पूल या प्रकल्पाबाबत महामंडळाचा अनुभव अत्यंत समाधानकारक असल्याचे दिसून आले. कोणत्याही बाबतीत गृहीतके ही अनुभव व

उपलब्ध माहिती यावर आधारीत असतात व जसजशी माहिती उपलब्ध होत जाते आणि अनुभव समृद्ध होत जातो तसतशी गृहीतके सुधारावी/बदलावी लागतात व ही एक कायमस्वरूपी प्रक्रिया असते. त्यामुळे सदर मुद्दा वगळण्याची विनंती करण्यात येत आहे.

मे.डार यांना बांद्रा केबल स्टेड पुलाचे संकल्पनात दोन चौपदरी मार्गिकांपैकी एक मार्गिका लवकर पूर्ण करण्याचे दृष्टीने बदल करण्याचे काम सोपविण्यात आले होते. या व्यतिरिक्त वरळी गावातील मच्छिमार बांधवांच्या मागणीप्रमाणे एक लांब गाळ्यांचा पूल बांधण्याचे ठरविण्यात आले. बांद्रा केबल स्टेड पुलाचे संकल्पनातील बदल व वरळी कडील नवीन केबल स्टेड पुलाचे संकल्पना या बरोबरच मे.दार यांना मे.स्वेडूप यांनी संकल्पना या बरोबरच मे.दार यांना मे.स्वेडूप यांनी संकल्पना केलेल्या कामाचे व्यवस्थापन करण्याची जबाबदारी सोपविण्यात आली. उपरोक्त दोन्ही बदल हे प्रकल्पाचे बांधकामास झालेला विलंब व मच्छिमार बांधवांची मागणी पाहता करण्यात आले. त्यामुळे सदर मुद्दा वगळण्याची विनंती करण्यात येत आहे

ज्या काळात मे.एच.सी.सी. ने नवीन अभियंता स्विकारण्यास नकार दिल्यामुळे प्रकल्पाची प्रगती मंदावली होती त्या काळात मे.दार यांना प्रकल्प व्यवस्थापना पोटी केवळ स्थिर घटकाचे (६० टक्के) प्रदान करण्यात आले व सदर कार्यकाळात प्रगतीवर आधारीत घटकाचे (४० टक्के) प्रदान करण्यात आले नाही. त्यामुळे सदर मुद्दा वगळण्याची विनंती करण्यात येत आहे.

समंत्रकाच्या मुळ करारानुसार समंत्रणाचा कालावधी ३६ महिने होता. तथापि, सदर करार हा ६० महिने कालावधी करिता बंधनकारक / कायदेशीर होता. त्यामुळे कराराच्या अटीप्रमाणे ३६ महिने व पुढील कालावधीकरीता प्रदाने करण्याचा त्यात अंतर्भाव आहे. सदर प्रकल्पाकरीता कंत्राटदारास एप्रिल २००८ पर्यंत मुदत वाढ देण्यात आल्यामुळे समंत्रकास कंत्राटदाराने काम पूर्ण करे पर्यंत पर्यवेक्षण करणे आवश्यक आहे.

पूर्वीच्या गृहीतकानुसार समंत्रकाने चार पदरी पूलाकरीता प्रकल्प व्यवस्थापन करणे अपेक्षित होते. तथापि, अंतिमतः शासनाने घेतलेल्या निर्णया नुसार बावसासेप्र प्रकल्पात आठ पदरी पुलाचा समावेश करण्यात आला.

प्रकल्पाचे संकल्पनात झालेल्या विविध बदलांमुळे वाढलेला खर्च लेखापरिक्षणात नमूद करण्यात आला आहे. बदली केबल स्टेड पुलाचे संकल्पनातील बदल हा पूर्वीच्या ५० मी. गाळ्याच्या गृहीतकास अनुसरून असून कमानी पुलाशी संबंधित नाही. प्रकल्पाचे खर्चात झालेला बदल हा फीडीक कंत्राटातील तफावतीच्या कलमानुसारच आहे.

बांद्रा केबी स्टेड पुलाचे पूनःसंकल्पन हे एका चौपदरी मार्गिकेचे बांधकाम लवकर पूर्ण करण्याच्या दृष्टीने करण्यात आले. त्यामुळे महामंडळास सदर चौपदरी मार्गिकेचे बांधकाम उर्वरित बांधकामापेक्षा सहा महिने आधी वेगाने पूर्ण करून, लवकर टोल वसूली सुरु करून रु.४० कोटी इतके उत्पन्न अपेक्षित होते. तसेच वरळी बाजूच्या नवीन पूलाचे काम हे मच्छिमार बांधवांच्या मागणीनुसार करण्यात आले. सदर बदल हे कंत्राटाचे मर्यादेपलिकडील असून त्यांचा या पूर्वी कंत्राटात समावेश नव्हता. सदर बदल हे विनाकरण असल्याचा लेखापरिक्षणातील निष्कर्ष हा चूकीचा आहे. सदर बदल हे समंत्रकाने मुद्दाम केलेले नसून महामंडळ व समंत्रकाचे मर्यादेपलिकडील बाबींमुळे करण्यात आले. सदर बदल हे टाळता न येणे जोगे आहेत. त्यामुळे लेखापरिक्षणातील सदर मुद्दा गैर लागू आहे.

वर उल्लेख केल्याप्रमाणे प्रकल्पाचे संकल्पनातील बदल हे मच्छिमार बांधवांची मागणी व प्रकल्पाच्या बांधकामास झालेल्या विलंबामुळे वाढलेला प्रकल्प खर्च पाहता महामंडळाच्या लवकर उत्पन्न सुरु करण्याचे दृष्टीने विविध पर्याय आजमावण्याचे प्रयत्न यामुळे करण्यात आले आहेत. मच्छिमार बांधवांची मागणी पूर्ण न करता व त्यांच्या सहकार्याशिवाय प्रकल्पाचे बांधकाम करणे शक्य नव्हते. तसेच बांद्रा केबल स्टेड पूलाचे संकल्पनातील बदलामुळे प्रकल्पाचे बांधकाम दोन टप्प्यात करून टोल वसूलीद्वारे लवकर उत्पन्न सुरु करणे शक्य होईल.

प्रकल्पातील सदर बदल हे वेळोवेळी महामंडळाचे संचालक मंडळास अवगत करण्यात येत होते. सदर बदलास राज्य शासनाने २४ मे २००० च्या शासन निर्णयानुसार मंजुरी प्रदान केलेली आहे. समंत्रकाचे प्रदान हे कंत्राटातील तरतूदीनुसार असल्याने लेखापरिक्षणातील वगळण्याची विनंती करण्यात येत आहे.

येथे नमुद करावेसे वाटते की पॅकेज-४ हा प्रकल्पाचा मुळ घटक असून त्यांची अंदाजित किंमत रु.८५२ कोटी आहे. तसेच इतर चार पॅकेजसची एकत्रित अंदाजित किंमत रु.१३५.५७ कोटी आहे. वर नमुद केल्याप्रमाणे मे.स्वेडूप आशिया लि. यांचेशी केलेला करार हा मार्च २००३ पर्यंत च्या ३० महिन्यांच्या करार कालावधी नंतर वाढविण्यात आला नाही. जर नवीन समंत्रक हा प्रसिध्दी देऊन नेमला असता तर त्यास किमान सहा महिन्यांचा कालावधी लागला असता. त्यामुळे मे.डार हे मुल्यांकनानुसार पूर्वी लायक ठरविण्यात आलेल्या समंत्रकांपैकी एक असल्याने प्रकल्पाचे पुढील बांधकामाचे पर्यवेक्षण व व्यवस्थापन करण्यास सक्षम असल्याचे महामंडळास त्याचे जे.जे.उड्डाण पुल प्रकल्पाच्या समाधान कारक कामगिरीवरून व प्रकल्पाशी परिचित असल्याने वाटले. मे.डार यांचा मुळ

देकार रु.९.७८ कोटी इतका होता, त्यावर ८ टक्के प्रतिवर्ष प्रमाणे भाववाढ गृहीत धरुन २००३ या वर्षातील किंमत ठरविण्यात आली. या व्यतिरिक्त प्रकल्पाच्या बांधकामातील अतिरिक्त वाव हा सुध्दा मे.डार यांनीच बघावयाचा असल्याने रु.२० कोटी ही कंत्राटाची रक्कम महामंडळाचे संचालक मंडळाने मंजूर केली. येथे नमूद करावेसे वाटते की जर हे काम मे.स्वेड्रूप किंवा इतर समंत्रकास दिले असते तर समंत्रणाची रक्कम जास्त प्रदान करावी लागली असती. तसेच मे.डार यांचे फी चे प्रदान करतांना मे.स्वेड्रूप यांनी केलेल्या कामाबद्दलच्या फीचे वजावट करण्यात आलेली आहे.

समंत्रकाने १.६ कि.मी. अतिरिक्त लांबीच्या कामाबाबत संपूर्ण अभ्यास करुन सर्व अहवाल, जसे, प्राथमिक सर्वेक्षण, वाहतुक वर्दळ, भू-सर्वेक्षण अध्ययन इ. तयार केले. तसेच समंत्रकाने वरळी डेअरी जवळील या अतिरिक्त पुलाचा सामान्य मांडणी नकाशा (General Arrangement Drawing) तयार केला. सदर लांबी ही वरळी हाजीअली या टप्प्याचा भाग असल्याने ते काम नजीकच्या काळात हाती घेण्यात येत आहे. सदरहू तपशील हे पश्चिम मार्ग फ्री वे प्रकल्पाच्या समंत्रकास पुरविण्यात आले. त्यामुळे सदर रकमेचा विनियोग हा तोटा झालेला नाही.

प्रकल्प व्यवस्थापन समंत्रकाच्या फीचे दोन भाग करण्यात येतात. पहिला भाग हा स्थिर घटक असून एकूण फीच्या ८५ टक्केच्या ६० टक्के इतका असतो व त्याचे प्रदान दरमहा करण्यात येते. दुसरा भाग हा प्रगती वर आधारित घटक असून एकूण फीच्या ८५ टक्केच्या ४० टक्के इतका असतो. समंत्रकाची सदर प्रदाने ही कंत्राटातील तरतूदीनुसार करण्यात आली आहेत. येथे नमूद करावेसे वाटते की, अशा प्रकारच्या महाकाय प्रकल्पात अनेक किचकट बाबी उद्भवतात, ज्या महामंडळाच्या व समंत्रकाच्या मर्यादेपलीकडील आहेत. सदर बाबी या शासन स्तरावर कळविण्यात आल्या असून त्याबाबतचे निर्णय शासन स्तरावर घेण्यात आले आहेत. तरी सदर मुद्दा वगळण्यात यावा ही विनंती.

कंत्राटाचा मुळ कालावधी ३६ महिन्याचा (अ ६ महिने) होता. सदर कालावधी समंत्रकाची फी रु.८ कोटी एवढी होती. कंत्राटाचा कालावधी ६० महिन्यापर्यंत वाढल्याने कंत्राटप्रमाणे २४ टक्के एवढी भाववाढ देण्यात आली व मासिक देयक ठरविण्यात आले. कंत्राटदारास देण्यात आलेली मुदत वाढ ही अनेक कारणामुळे होती व ती कंत्राटदाराच्या मर्यादेपलीकडील होती. तसेच सदर मुदत वाढ ही कंत्राटातील तरतूदीनुसार देण्यात आली आहे.

बांद्रा केबलस्टेड पूलाच्या मुळे संकल्प हे एक खांबा (पायलॉन) वर आधारित ८ मार्गि पूलाचे होते. सदर संकल्पनामध्ये ४ मार्गिकांचे काम लवकर पूर्ण करुन बांद्रा व वरळी जोडणे व लवकर

टोल सुरु करणे शक्य नव्हते. त्यामुळे बांद्रा केबलस्टेड पुलाचे संकल्पनातील बदल हे ४ मार्गिकांचे काम लवकर पूर्ण करून लवकर टोल उत्पन्न सुरु करणे आवश्यक होते. या बदलामुळे टोल वसुली लवकर सुरु होऊन दि.०६.०७.२००९ ते दि.२७.०९.२०११ या कालावधीत रु.१६० कोटी टोल जमा होणे अपेक्षित आहे. कमान पुलाच्या जागी केबल स्टेड पूल निव्वळ सौदर्यीकरणाकरिता करण्यात आलेला नसून तांत्रिक व आर्थिक दृष्टीनेही विचार करून हा बदल करण्यात आला.

वरळी केबल स्टेड पुलाचा अंतर्भाव कोळी बांधवांच्या मागणीमुळे करावा लागला व पुलाची आखणी समुद्राकडे सरकवावी लागली. त्यामुळे जोडपुलाचे बांधकाम (लिक ब्रीज) करणे आवश्यक होते. त्यामुळे सदर बदल हे नवीन समंत्रकांच्या विचार धारेवर आधारीत नसून वरील कारणावर आधारीत होते. सदर बदल व त्यानुषंगाने वाढीव किंमतीस महाराष्ट्र शासनाने मान्यता दिलेली आहे.

४.३ महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या अभिप्रायाशी शासन सहमत आहे.

४.४ "महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ मर्यादित" व सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या सचिव तथा इतर अधिकारी यांची दिनांक १२ जून, २०१३ रोजी साक्ष घेतली. त्यामध्ये समंत्रकाने न केलेल्या कामापोटी वाया गेलेला रुपये १.९३ कोटीच्या खर्चाबाबत महालेखाकारांनी घेतलेल्या आक्षेपासंदर्भात समितीने विचारले की, अनियमित बांधकाम थांबवण्यासाठी नवीन कन्सल्टंटची (मेसर्स डार) नियुक्ती केली होती, त्यामुळे जो वायफळ खर्च झालेला होता, त्यासाठी कंत्राटदार (एचसीसी) यांना जबाबदार धरण्यात आले होते का? याबाबत महामंडळाचे सह व्यवस्थापकीय संचालक, यांनी सांगितले की, यात महत्वाचा मुद्दा असा आहे की, एप्रिल २००३ ते ऑगस्ट २००४ या कालावधीत समंत्रकाकडून कामात कोणत्याही प्रकारची प्रगती झाली नाही. परंतु समंत्रकासोबत जो करार करण्यात आला होता त्यात समंत्रकाच्या कामात काही प्रगती दिसून आली नाही तरी त्या कालावधीची काही प्रमाणात फी द्यावी अशा प्रकारची तरतूद करारात करण्यात आली होती. त्याचप्रमाणे टार्जम लिमिटेडच्या अनुषंगाने देखील समंत्रकाला करारातील तरतूदीप्रमाणे फी देण्यात आली. कामात काही बदल होतो, पर्यायाने कामाच्या डिझाईनमध्ये बदल होतो, ते डिझाईन फायनल करण्यात उशीर झाला असेल, तसेच काही तांत्रिक कारणामुळे काम थांबले असेल, अशा वेळी काम बंद असते, त्या काम बंद असलेल्या कालावधीत समंत्रक काम सोडून दुसरीकडे जाऊ नये, अथवा त्याने हाती घेतलेले काम सोडू नये म्हणून काम

बंद असलेल्या कालावधीतील काही प्रमाणात फी समंत्रकाला द्यावी लागते. तशा प्रकारची फी देण्याची तरतूद करारात करण्यात आली होती. त्या तरतूदीप्रमाणेच समंत्रकाला फी देण्यात आली आहे. तसेच समंत्रकाचे कर्मचारी साईटवर कार्यरत असतात तो कंत्राटाचा भाग आहे. काम बंद झाले म्हणून कंत्राट ब्रेक करता येत नाही. समंत्रका समवेत कंत्राट देताना जो करार करण्यात आला त्या करारात प्रोग्रेस रिलेटेड आणि टाईम रिलेटेड फी देण्यात यावी अशा प्रकारची तरतूद करण्यात आली असून त्या तरतूदी प्रमाणे समंत्रकाला फी अदा करण्यात आली आहे. यावर समिती प्रमुखांनी विचारले की, आपण म्हणता की, करारातील तरतूद प्रमाणे फी देण्यात आली. परंतु कोणत्याही प्रकारचे काम न करता समंत्रकाला फी अदा करण्यात आली असेल तर ते बरोबर नाही. समंत्रकास काम न करता फी कशी काय अदा करण्यात आली? याबाबत रस्ते विकास महामंडळाकडून सांगण्यात की, समंत्रकाचा कंत्राट सुरुवाती पासून ते शेवटपर्यंत असणार आहे. काही तांत्रिक कारणांमुळे काम बंद पडले तर समंत्रकाला पूर्णपणे फी द्यावी लागू नये म्हणून काही प्रमाणात फी अदा करण्यात यावी अशी करारात तरतूद करण्यात आली आहे. तसेच कामात काही प्रगती दिसून आली तरी काही प्रमाणात फी द्यावी अशाही प्रकारची तरतूद करारात करण्यात आली आहे. तशाच प्रकारची तरतूद सगळ्या कंत्राट देण्यात करण्यात येते. यावर समितीने विचारले की, सगळ्या कंत्राटांमध्ये अशा प्रकारची तरतूद करण्यात येत असेल तर महालेखाकारांनी याबाबत आक्षेप का घेतला? याबाबत महामंडळाचे सह व्यवस्थापकीय संचालक, यांनी सांगितले की, कोणत्याही प्रकारचे काम न करता समंत्रकाला फी कशी काय अदा करण्यात आली ही बाब महालेखाकारांनी आमच्या निदर्शनास आणून दिली. परंतु मी सांगू इच्छितो की, प्रोग्रेस रिलेटेड आणि टाईम रिलेटेड बाबतीत समंत्रकाला काही प्रमाणात फी अदा करण्यात यावी अशा प्रकारची करारात प्रोव्हीजन करण्यात आली आहे, त्या प्रोव्हीजन प्रमाणे फी अदा करण्यात आली आहे. कंत्राटातील प्रोव्हीजनच्या बाहेर जाऊन फी अदा करण्यात आलेली नाही. यावर समिती प्रमुखांनी विचारले की, बांधकाम कंत्राटदारांनी त्यांना अभियंता म्हणून मान्यता दिली नाही. तरी सुध्दा कराराच्या अटीनुसार कंपनीने फी पोटी रुपये १.९३ (स्थिर घटक) आणि प्रगतीवर आधारित फी पोटी रुपये ४६ लाखाचे प्रदान केले आहे अशा प्रकारचा महालेखाकारांनी आक्षेप घेतला आहे. याचा खुलासा करण्यात यावा. याबाबत विभागीय सचिवांनी सांगितले की, इंडिपेंडंट कन्सल्टंट म्हणून मेसर्स डार यांची नव्याने नियुक्ती केली होती. रेट कॉन्ट्रॅक्टमध्ये मेसर्स डार इंडिपेंडंट इंजिनिअर आहे. त्यांना यापुढील भूमिका पार पाडावयाची आहे. मेसर्स डार यांना इंडिपेंडंट इंजिनिअर म्हणून दीड वर्षांनंतर कंत्राटदार एचएससी यांनी अभियंते

म्हणून मान्यता दिली. यावर समिती प्रमुखांनी विचारले की, मेसर्स डार यांना इंडिपेंडंट इंजिनिअरला मान्यता दिली नाही तरी दोन कोटी रुपयांचा खर्च त्या कालावधीत केला गेला. तो खर्च का करण्यात आला? त्यावर सचिवांनी सांगितले की, मेसर्स डार इंडिपेंडंट इंजिनिअर आहे ही बाब कंत्राटदार एचसीसी मान्य करीत नव्हते. मान्यता मिळविण्यासाठी कंत्राटदार आणि महामंडळात वादविवाद सुरु होते. त्या कालावधीत कॉन्ट्रॅक्टमधील टर्म आणि कंडीशन्स प्रमाणे फी चार्जेस द्यावयाचे होते. यावर समिती प्रमुखांनी विचारले की, आपण समंत्रकाला ६०X४० टक्क्यांप्रमाणे फी अदा केली त्या बाबतीत आमचे काही म्हणणे नाही. परंतु त्यांना अभियंता म्हणून मान्यता नसताना फी कशी काय अदा करण्यात आली ? त्यांना मान्यता मिळवून घेण्यासाठी महामंडळाचा एक ते दीड वर्षांचा कालावधी गेला.

४.५ अभिप्राय व शिफारस :-

समंत्रकाने न केलेल्या कामापोटी वाया गेलेला रुपये १.९३ कोटीच्या खर्चाबाबत महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदवला होता. साक्षीच्यावेळी समितीसमोर प्राप्त झालेल्या माहितीनुसार एप्रिल २००३ ते ऑगस्ट २००४ या कालावधीत समंत्रकाकडून कामात कोणत्याही प्रकारची प्रगती झाली नाही. परंतु समंत्रकासोबत जो करार करण्यात आला होता त्यात समंत्रकाच्या कामात काही प्रगती दिसून आली नाही, तरी त्या कालावधीची काही प्रमाणात फी द्यावी अशा प्रकारची तरतूद करारात करण्यात आली होती, असे समितीला प्राप्त झालेल्या माहिती वरून दिसून येते. अभियंता म्हणून मान्यता नसताना फी अदा करण्यात आली त्यांना मान्यता मिळवून घेण्यासाठी महामंडळाचा एक ते दीड वर्षांचा कालावधी गेला. तसेच प्रकल्पाचा कालावधी वाढल्यानंतर त्याच प्रमाणात त्याची किंमत देखील वाढली. हे काम बीओटी तत्वावर होत असल्यामुळे त्याचा भार सर्वसामान्य नागरिकांवर आला. हीच रक्कम टोल नाक्यांच्या माध्यमातून सर्वसामान्य जनतेकडून वसूल केली जाते. कोणत्याही प्रकल्पाला मुदत वाढ दिल्यानंतर त्याचा कालावधी वाढतो व त्याची किंमत देखील वाढते. त्यामुळे भविष्यात राज्यात तयार होणारे इतर प्रकल्प यापेक्षा अधिक किंमतीत व कमी दर्जाचे तयार होतील, ही शक्यता नाकारता येणार नाही. परदेशातील कन्स्ट्रंट नेमताना कामाच्या स्वरूपाबाबत योग्य प्रकारे माहिती देणे हे महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांचे काम होते. पुलाचे डिझाईन

बदलल्यामुळे अतिरिक्त खर्च करावा लागला. या सर्व गोष्टीचा विचार करून यावर समिती अशी शिफारस करते की, अधिकाऱ्यांनी सुयोग्य वाणिज्यिक तत्वांचा उपयोग करून कंपनीचे आर्थिक नुकसान टाळण्यासाठी कंत्राटदार नेमताना कामाच्या स्वस्वाची कागदोपत्री योग्य प्रकारे माहिती घेणे गरजेचे होते. त्यांनी विहित कालावधीत कार्यवाही केली असती तर कंपनीचे होणारे नुकसान निश्चितच कमी

झाले असते यासाठी जबाबदार असणाऱ्या अधिकाऱ्यांवर जबाबदारी निश्चित करून कंपनीचे झालेले आर्थिक नुकसान वसूल करण्यात यावे. तसेच अभियंता म्हणून मान्यता नसताना जी फी अदा करण्यात आली ती व्याजासह त्यांच्याकडून वसूल करण्यात यावी व याप्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत कळविण्यात यावी.

पाच - माहीम इंटरचेंज टोल प्लाझापर्यंत घन पोचमार्गाचे बांधकाम कंत्राटदाराला अनुचित लाभ :-

५.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या (वाणिज्यिक अहवालातील प्रकरण क्रमांक दोन मधील परिच्छेद क्रमांक २.१.२० मध्ये "टोल प्लाझा बांधण्याकरता कंत्राटदाराने कंपनीने रु.३.२५ कोटीचे अनियमित बोनस प्रदान केला" यासंबंधात महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले आहेत की, कंत्राटदार किंवा मालक किंवा इतर कोणाच्याही चुकीमुळे व इतर काही कारणामुळे मुदत वाढ दिली असेल तर बोनसचे कलम लागू होणार नव्हते. याबाबत असे आढळून आले की, कंत्राटदाराने करार निविष्ट अवधिप्रमाणे महत्वाचे टप्पे १ व २ ची भौतिक प्रगती साध्य केली नव्हती आणि कंत्राटदाराला दोनदा, मार्च २००२ आणि जुलै २००२ पर्यंत मुदतवाढ दिली होती. त्यामुळे कंत्राटदार कोणताही बोनस मिळण्यास पात्र नव्हते परंतु महत्वाचे टप्पे १ व २ करिता बोनस मिळावा म्हणून कंत्राटदाराने केलेल्या विनंतीस अनुसरून कंपनीने बोनस मिळण्याची पात्रता साध्य केलेल्या भौतिक लक्षावरून वित्तीय लक्ष साध्यतेकडे बदलली. हा बदल कंत्राटाच्या अटीनुसार अनियमित होता व याची परिणती कंत्राटदाराला, महत्वाचे टप्पे १ व २ साठी अनुक्रमे रु.२.४५ कोटी (मे २०००) आणि रु.८० लाखाच्या (नोव्हेंबर २०००) बोनसच्या स्वरूपात अनुचित लाभ झाला असेही आढळून आले की, महत्वाचा टप्पा-३ करिता याच कंत्राटदाराना असाच बोनसचा दावा फेटाळण्यात आला होता.

५.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, बावसासेप्र या प्रकल्पात विविध कामांचा जसे, समुद्रातील मुख्य पूल, माहिम इंटरचेंज, बांद्रा बाजूस जोडरस्ता आणि वरळी येथील खान अब्दुल गफ्फार खान रस्त्यावरील सुधारणा इ., समावेश आहे. संपूर्ण काम हे एका पॅकेज मध्ये करणे श्रेयस्कर नसल्याने प्रकल्पाचे विविध भाग ज्यांचे बांधकाम स्वतंत्ररीत्या करणे शक्य आहे, त्यानुसार एकूण प्रकल्प पाच पॅकेज मध्ये खालील प्रमाणे विभागण्यात आला :

- १) वरळी येथील लवग्रोव उड्डाण पूल
- २) माहिम इंटरचेंज
- ३) टोल प्लाझा पर्यंत जोडरस्ता
- ४) बांद्रा वरळी सागरी सेतु
- ५) वरळी येथील खान अब्दुल गफ्फार खान रस्त्यावरील सुधारणा

त्याचा मुळ उद्देश उपरोल्लेखित संपूर्ण काम हे लवकर पूर्ण करावयाचे असल्याने, प्रकल्पाचे बांधकाम हे पॅकेजेस प्रमाणे स्वतंत्ररीत्या करण्याचे ठरविण्यात आले व त्यानुसार कंत्राटे देण्यात आली. तसेच प्रत्येक पॅकेजचे बांधकामचे पूर्णत्व हे संपूर्ण बांधकामाच्या पूर्णत्वाशी निगडीत करण्यात आले. जसे, जोडरस्त्याचे काम पूर्ण होणे हे मुख्य पुलाच्या बांधकामासाठी आवश्यक होते. त्यामुळे प्रत्येक पॅकेजचे काम पूर्ण होणे हे संपूर्ण प्रकल्प पूर्ण होण्याच्या दृष्टीने आवश्यक होते.

सदर प्रकल्प लवकर पूर्ण होण्याच्या दृष्टीने महामंडळाने या आधी मुंबई-पुणे द्रुतगती मार्ग, मुंबई उड्डाण पूल प्रकल्प या महाकाय प्रकल्पांसाठी अवलंबलेल्या धोरणाप्रमाणे कामाच्या महत्वाच्या टप्प्यांच्या (Mile stones) पूर्णत्वासाठी बोनसची तरतूद व तसेच कामास उशीर झाल्यास नुकसान भरपाईची तरतूद करण्यात आली.

पॅकेज-४ च्या बांधकामासाठी जुलै, १९९९ मध्ये टेंडर बोलविण्यात आले आणि ऑक्टोबर, १९९९ मध्ये टेंडर जमा करण्याचे ठरविण्यात आले. पॅकेज-४ च्या बांधकामासाठी मोठ्या प्रमाणावर जमिनीची कास्टींग यार्ड, स्टॅकिंग यार्ड व इतर बाबींसाठी आवश्यकता होती. येथे असे गृहीत धरण्यात आले होते की, मुंबई मलनिस्सारण प्रकल्पाची जागा सदर बाबींसाठी उपलब्ध होईल. तथापि, मुंबई महानगरपालिकेच्या सदर प्रकल्पास उशिर झाल्याने सदर जमिनीचे हस्तांतरणास उशीर झाला व परिणामी प्रकल्पाचे बांधकामास विलंब झाला. दुसऱ्या शुध्दीपत्रा (Corrigendum) मध्ये पॅकेज-४ च्या उत्सुक कंत्राटदारास कळविण्यात आले की, बांधकामासाठी आवश्यक जमीन ही

जोडरस्त्याच्या बाजूस पुनःप्रापण केलेल्या ठिकाणी नोव्हेंबर, १९९९ पासून उपलब्ध करून देण्यात येईल. त्याअनुषंगाने, जोडरस्त्याचा जमीनीकडील भू-भाग हा कास्टींग यार्डसाठी प्राथम्याने विकसीत करण्याचे ठरविण्यात आले.

सदर भू-भागावर कंत्राटदारास रॉक फीलींगचे काम करण्याचे आदेश देण्यात आले कारण सदर भू-भागावर जड वाहतुक व तसेच पुलासाठीचे जड सेगमेंट ची वाहतुक होणे अपेक्षित होते. पॅकेज-३ च्या कंत्राटदारास सदर काम प्राथम्याने करण्यास आदेशित करण्यात आले. यामुळे प्रकल्पाच्या कामांच्या प्राथम्यात (Priorities of works) बदल झाला.

कंत्राटात दर्शविण्यात आलेले महत्वाचे टप्पे हे प्रकल्पातील काही महत्वाच्या बाबी भौतिकरित्या पूर्ण होण्यावर आधारीत होते. प्रत्यक्ष बांधकामात कामांच्या प्राथम्यक्रमांत पॅकेज-४ च्या कामासाठी इतर कामे ऑक्टोबर, १९९९ पूर्वी पूर्ण करण्यासाठी बदल करावा लागला. वरीलप्रमाणे प्राथम्यक्रमात बदल करावा लागल्याने कामाचे दर्शविण्यात आलेले महत्वाचे टप्पे हे भौतिक प्रगतीत तूलना करणे शक्य नव्हते. त्यामुळे समंत्रकाने भौतिक प्रगतीस आर्थिक प्रगतीत परावर्तीत करावयाची शिफारस केली. कंत्राटदाराने दर्शविलेल्या कालमर्यादेत आर्थिक प्रगती पूर्ण केलेली होती. त्यामुळे कंत्राटदारास बोनससाठी पात्र धरण्यात आले. सदर बदलास तांत्रिक सल्लागार समिती व संचालक मंडळाने मान्यता दिलेली आहे.

५.३ महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या अभिप्रायाशी शासन सहमत आहे.

५.४ "महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ मर्यादित" व सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या सचिव तथा इतर अधिकारी यांची दिनांक १२ जून, २०१३ रोजी साक्ष घेतली. "टोल प्लाझा बांधण्याकरिता कंत्राटदार कंपनीने रु.३.२५ कोटीचे अनियमित बोनस प्रदान केला." याबाबत वस्तुस्थिती विशद करताना महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे सह व्यवस्थापकीय संचालक, यांनी सांगितले की, सदर कामाचे २ टप्पे गाठायचे होते. पहिला टप्पा २.४५ कोटी रुपयांचा होता व दुसरा टप्पा ८० लाख रुपयांचा होता. यामध्ये देखील बोनसची तरतूद केली होती. यामागे काम लवकरात लवकर पूर्ण करण्याचा हेतू होता. बांद्रा रेक्लमेशनकरिता अतिरिक्त कनेक्टीव्हिटी मिळावी व वाहतुकीची कोंडी होऊ नये याकरिता सदर काम कंत्राटानुसार निश्चित केले होते. पॅकेज ४ च्या कामास वेळ लागला. ५ किमी पेक्षा जास्त लांबीचे काम करण्यास वेळ लागला. हे काम नंतर पूर्ण झाले. तोपर्यंत सॉईल स्टॅबिलाईज होईल व पूल देखील तयार होईल

असा विचार करण्यात आला. हे दोन्ही हेतू साध्य करण्याकरिता ही तरतूद करण्यात आली होती. यावर समिती प्रमुखांनी विचारले की, कंत्राटदार किंवा मालकाच्या चुकीमुळे किंवा कोणत्याही कारणामुळे मुदतवाढ दिलेली असेल तर बोनसचे कलम लागू होणार नाही, असे स्पष्ट केलेले असून देखील बोनस दिलेला आहे. या प्रकरणी कोणा एकाला फेव्हर केले जात आहे असे आपल्याला वाटत नाही का? यावर विभागाचे सचिवांनी सांगितले की, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने या संबंधी निर्णय घेतलेला आहे. यावर समिती सदस्यांने विचारले की, पुनःप्रापण क्षेत्रात उच्च प्रतीच्या मातीने भराव टाकण्याचे काम प्रदान करण्यात आल्यानंतर तेथे समुद्री माती असल्यामुळे कन्सलटन्टने मातीच्या भरावाऐवजी दगडाचा भराव करण्यास सांगितले. याचा अर्थ कन्सलटन्टचे सर्व अंदाज बरोबर ठरले नाही. या संदर्भात कन्सलटन्टला किती पेमेंट करण्यात आले? असे विचारले असता मुख्यअभियंता महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांनी सांगितले की, रॅम्प आणि ब्रीजची दोन्ही कामे मिळून कन्सलटन्टला ५२ कोटी रुपयांचे पेमेंट अदा केले आहेत. असे सांगितले. यावर समिती प्रमुखांनी विचारले की, कन्सलटन्टने दिलेला सल्ला एकाही ठिकाणी लागू पडला नाही. अशा परिस्थितीत त्यांना ५२ कोटी रुपयांचे पेमेंट केलेले आहे? असे विचारले असता मुख्यअभियंता महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांनी सांगितले की, माहिम इंटरचेंज ते टोल प्लाझापार्यंत अॅप्रोच रस्त्याचे काम घेतले होते. बांद्रा रिक्लमेशनच्या बाजूला जोडरस्त्याचे काम घेतलेले आहे. मोठ्या प्रमाणावर जमिनीची कार्स्टिंग यार्ड, स्टॅकिंग यार्ड व इतर बाबींसाठी आवश्यकता होती. प्रकल्पाच्या भू-भागावरील जड वाहतूक व पुलाच्या जड सेगमेंटची वाहतूक पाहता तेथे भराव टाकणे आवश्यक असल्यामुळे तो टाकावा लागला.

५.५ अभिप्राय व शिफारस :-

"टोल प्लाझा बांधण्याकरिता कंत्राटदार कंपनीने रु.३.२५ कोटीचे अनियमित बोनस प्रदान केले" असा आक्षेप महालेखाकारांनी नोंदविला होता. समितीसमोर साक्षीच्यावेळी या आक्षेपासंबंधाने असे दिसून आले की, सदर कामाचे २ टप्पे गाढायचे होते. पहिला टप्पा २.४५ कोटी रुपयांचा होता व दुसरा टप्पा ८० लाख रुपयांचा होता. यामध्ये देखील बोनसची तरतूद केली होती. यामागे काम लवकरात लवकर पूर्ण करण्याचा हेतू होता. बांद्रा रिक्लमेशनकरिता अतिरिक्त कनेक्टिव्हिटी मिळावी व वाहतुकीची कोंडी होऊ नये याकरिता सदर काम कंत्राटानुसार निश्चित केले होते. तरी देखिल कंत्राटदार किंवा मालकाच्या चुकीमुळे किंवा कोणत्याही कारणामुळे मुदतवाढ दिलेली असेल तर बोनसचे कलम लागू होणार नाही, असे स्पष्ट केलेले असून देखील बोनस दिलेला आहे. **तसेच**

उच्च प्रतीच्या मातीने भराव टाकण्याचे काम प्रदान करण्यात आल्यानंतर रॅम्प आणि ब्रीजची दोन्ही कामे मिळून कन्सल्टन्टला ५२ कोटी रुपयांचे पेमेंट अदा केले आहेत. कन्सल्टन्टने दिलेला सल्ला बऱ्याचदा लागू पडला नाही. अशा परिस्थितीत त्यांना ५२ कोटी रुपयांचे पेमेंट केलेले आहे. त्यानंतर प्रकल्पाला सुरुवात केली जाते. टप्पा १ व २ मध्ये अॅडिशनल कार्टींग यार्डसाठी तीन वेळा मुदतवाढ दिल्यानंतर काम पूर्ण झाले. अशा परिस्थितीत कंत्राटदाराला बोनस देणे यांचा एकमेकांशी ताळमेळ लागत नाही. बोनस देण्याबाबत विधी व न्याय विभागाचा सल्ला घेऊन धोरण निश्चित करणे आवश्यक होते. त्याची अंमलबजावणी काटेकोरपणे करणे आवश्यक होते. तरी देखील कंत्राटदाराला बोनस देऊन महामंडळाचे आर्थिक नुकसान झालेले आहे. तरी याप्रकरणी समिती अशी शिफारस करते की, अशा प्रकारचे प्रकल्प सुरु करण्यापूर्वी कागदोपत्री माहिती घेऊन नंतरच प्रकल्पांना सुरुवात करावी जेणे करून महामंडळाचे आर्थिक नुकसान टाळता येईल. तसेच प्रकल्पाला मुदतवाढ दिल्यानंतर बोनस देवून महामंडळाचे आर्थिक नुकसान करणे (वाणिज्यिक) तत्वाला अनुसरून योग्य वाटत नाही. तरी झालेली नुकसान भरपाई कंत्राटदाराकडून व्याजासह वसूल करण्यात यावी जेणे करून यापुढील कंत्राटदारास आळा बसेल व महामंडळाचे आर्थिक नुकसान टाळता येईल. याप्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत कळविण्यात यावी.

सहा - कंत्राटदारांनी (एचसीसी) वापरलेल्या जमिनीची कमी भाडे वसुली :-

६.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या (वाणिज्यिक) अहवालातील प्रकरण क्रमांक २ मधील परिच्छेद क्रमांक २.१.१४ मध्ये "कंत्राटदारांनी (एचसीसी) वापरलेल्या जमिनीची कमी भाडे वसुली" याबाबत महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले आहेत की, सुरुवातीला काम पूर्ण करण्याची तारीख ३१ मार्च, २००३ होती. कंत्राटातील तरतूदी प्रमाणे, जमिनीच्या वापराबद्दल ५० रुपये प्रति वर्गमीटर प्रतिवर्ष या दराने ३० जून, २००३ पर्यंत भाडे वसूल करायचे होते व त्यानंतर ही वसुली ५०० रुपये प्रति वर्गमीटर प्रति वर्ष या दराने करायची होती. कंपनीने अतिपूर्व काम भंगारासाठी १,२१,२३८ वर्गमीटरचे आवार कंत्राटदारास दिले. वर दिलेल्या तरतूदी प्रमाणे, जुलै २००३ ते डिसेंबर २००६ पर्यंत ४२ महिन्यासाठी कंत्राटदाराकडून रु.२१.२२ कोटी वसूल करायचे होते पण कंपनीने फक्त रु.३.६९ कोटी वसूल केले. ही जमीन कंपनीने

बृहन्मुंबई महानगरपालिकेकडून ८८६.५० रु.प्रति वर्गमीटर प्रति वर्ष या दराने भाडे पड्याने घेतली होती. हे सुद्धा नमूद करणे समर्पक होईल.

६.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करताना असे नमूद केले आहे की, कंत्राटात दर्शविल्याप्रमाणे भाडे रु.५० प्रती वर्ग मीटर हे कामाच्या पूर्णत्वाच्या कालावधीत लागू होते. कंत्राटातील तरतूदीनुसार बांधकामास मुदत वाढ देण्यात आल्याने मुदत वाढीच्या कालावधीसाठी देखील सदर दर लागू होतो. लेखापरिक्षकानुसार सदर नाममात्र भाडे दर केवळ मार्च, २००३ पर्यंत म्हणजेच प्रकल्प पूर्णत्वाचा मूळ दिनांक पर्यंत म्हणजेच प्रकल्प पूर्णत्वाचा मूळ दिनांक पर्यंतच लागू करावयास हवे होते. तथापि, प्रकल्पास वर दर्शविल्याप्रमाणे विविध कारणामुळे (जी कंत्राटदाराच्या मर्यादेपलीकडील होती) मुदत वाढ द्यावी लागली. त्यामुळे कंत्राटदाराकडून कंत्राटातील तरतूदीनुसारच भाडे वसूली करण्यात आलेली आहे.

६.३ महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या अभिप्रायाशी शासन सहमत आहे.

६.४ सुस्थातीला कामपूर्ण करण्याची तारीख ३१ मार्च, २००३ होती. कंत्राटातील तरतूदी प्रमाणे, जमिनिच्या वापराबद्दल ५० रु.प्रति वर्गमीटर प्रतिवर्ष या दराने ३० जून, २००३ पर्यंत भाडे वसूल करायचे होते व त्यानंतर वसुली ५०० रु.प्रति वर्गमीटर प्रतिवर्ष या दराने करायची होती. याबाबत समितीने विचारणा केली असता यावर महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, मुंबई महानगरपालिकेने महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला १ रुपया नाममात्र दराने जागा भाड्याने दिलेली आहे. जमिनिच्या वापराबद्दल कंत्राटदाराकडून ५० रुपये प्रती स्क्वेअर मीटर प्रति वर्ष या दराने जुलै, २००३ पर्यंतचे भाडे वसूल करावयाचे होते. त्यानंतर कंत्राटदाराकडून ५० रुपये ऐवजी ५०० रुपये प्रती स्क्वेअर मीटर प्रति वर्ष या दराने भाडे वसूल करावयाचे होते. परंतु शासनाने सन २००८ पर्यंत मुदतवाढ दिलेली असल्यामुळे कंत्राटदाराकडून १० पट भाडे वसूल करण्याचा प्रश्न उद्भवत नाही. यावर समिती प्रमुखांनी विचारले की, भाडे भरलेले आहे काय? यावर उत्तर देताना महामंडळाकडून सांगण्यात आले की, महानगरपालिकेचे असे म्हणणे आहे की, आम्हाला मार्केट रेटनुसार भाडे द्यावे. माननीय मुख्यमंत्री पायाभूत समितीचे अध्यक्ष आहेत. पायाभूत समितीमध्ये मुंबई महागनरपालिकेच्या अधिकाऱ्यांचा देखील समावेश असतो. पायाभूत समितीने निर्णय घेतल्यानंतर देखील महानगरपालिकेचे असे म्हणणे आहे की, आम्हाला मार्केट रेटनुसार भाडे द्यावे. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला मुंबई महानगरपालिकेकडून १५०

कोटी येणे आहेत. त्यातून त्यांनी १३१ कोटी रुपये वळते करून घेतलेले आहेत. मुंबई महानगरपालिकेने आम्हाला पूर्ण रक्कम द्यावी, असे आम्ही शासनाला कळविले आहे. शासनाने जो दर ठरविलेला आहे तो दर सर्वांना मान्य असला पाहिजे. यावर समिती प्रमुखांनी विचारले की, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला मुंबई महानगरपालिकेकडून १५० कोटी रुपये कशाचे येणे होते? महानगरपालिकेने त्यातून १३१ कोटी रुपये वळते करून घेतलेले आहेत. शासन महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला महानगरपालिकेकडून १३१ कोटी रुपये केव्हा वसूल करून देणार आहे? यावर सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे सचिव, यांनी सांगितले की, सदरहू जमीन शासनाची नसून महानगरपालिकेची आहे. कदाचित, महानगरपालिकेने त्यांच्या नियमात असलेल्या तरतुदीनुसार वसुली केली असावी. तसेच महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने नगर विकास विभागाला कळविले आहे. नगर विकास विभागाने याबाबत काय भूमिका घेतली हे बघावे लागेल. महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, मुंबई महानगरपालिकेने नाममात्र दराने जागा उपलब्ध करून द्यावी, असा निर्णय पायाभूत समितीने घेतल्यानंतर महानगरपालिकेने नाममात्र दराने जागा उपलब्ध करून दिली पाहिजे आणि पायाभूत समितीचा निर्णय त्यांना मान्य नसेल तर त्यांनी पुन्हा पायाभूत समितीकडे गेले पाहिजे. परंतु परस्पर रक्कम वळती करून घेणे, हे शासनाच्या आदेशाचे उल्लंघन आहे. यावर समिती प्रमुखांनी विचारले की, या संदर्भात सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या सचिवांचे काय म्हणणे आहे? यावर सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे सचिव, यांनी सांगितले की, आपल्याला नगर विकास विभागाकडून मान्यता द्यावी लागेल. यावर समिती प्रमुखांनी विचारले की, पायाभूत समितीमध्ये निर्णय झालेला आहे. महानगरपालिका पायाभूत समितीचा निर्णय मान्य करित नसेल तर ते योग्य नाही. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने जमिनीच्या वापराबद्दल कंत्राटदाराकडून ७.२ कोटी रुपये वसूल केलेले आहेत. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला महानगरपालिकेकडून १५० कोटी रुपये येणे होते. महानगरपालिकेने त्यातून १३१ कोटी रुपये परस्पर कसे वळते करून घेतलेले आहेत? असे विचारले असता, महामंडळाचे संचालक यांनी सांगितले की, आम्ही चर्चा करून मार्ग काढत असतो. आम्ही वित्त विभागाकडे हा मुद्दा मांडलेला आहे. यावर समिती प्रमुखांनी विचारले की, तुम्ही शासनाकडे गेलेला आहाता काय? व त्यानंतर या संदर्भात काय डेव्हलपमेंट झालेली आहे? याबाबत महामंडळाचे सह व्यवस्थापकीय संचालक, यांनी सांगितले की, माननीय सार्वजनिक बांधकाम मंत्री श्री.जयदत्त क्षीरसागर साहेबांच्या स्वाक्षरीने आम्ही दिनांक २६.११.२०१० रोजीच्या पत्रान्वये हा विषय शासनाकडे रेफर केलेला आहे. यावर महामंडळाचे

उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाकडून या संदर्भात बऱ्याच वेळा पाठपुरावा करण्यात आलेला आहे. आम्ही ती माहिती पुन्हा सार्वजनिक बांधकाम विभागाला उपलब्ध करून देतो. यावर समिती प्रमुखांनी विचारले की, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने सन २०१० मध्ये शासनाकडे पत्रव्यवहार केलेला आहे. सन २०१० पासून आता पर्यंत या संदर्भात कोणताही निर्णय घेण्यात आलेला नाही. शासन या संदर्भात केव्हा निर्णय घेणार आहे? आता पर्यंत या संदर्भात 'होय' किंवा 'नाही' असा काही तरी निर्णय व्हावयास पाहिजे होता. यावर सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे सचिव, यांनी सांगितले की, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने महानगरपालिका आयुक्तांना मूळ पत्र लिहिलेले आहे की, वाणिज्यिक दराने भाडे आकारण्यात येऊ नये. यावर समिती प्रमुखांनी विचारले की, याचा अर्थ महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने या संदर्भात पाठपुरावा केलेला नाही. यावर महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, आम्ही या संदर्भात वेळोवेळी पाठपुरावा केलेला आहे. आपण अनेक वेळा वित्त विभागाला कळवितो. सार्वजनिक बांधकाम विभाग मूळ विभाग असल्यामुळे आम्ही त्यांना लूपमध्ये ठेवतो. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ स्वतंत्र अॅथॉरिटी आहे. यावर समिती प्रमुखांनी विचारले की, महानगरपालिकेने तुम्हाला पत्र पाठविलेले आहे की, आम्ही १३१ कोटी रुपये वळते करून घेतलेले आहेत. तुम्ही वसुलीच्या संदर्भात पत्र लिहिलेले आहे. जी रक्कम वळती करण्यात आलेली आहे ती परत मिळावी, या संदर्भात तुम्ही शासनाकडे किंवा लवादाकडे पत्रव्यवहार केलेला आहे काय? यावर आम्ही वेळोवेळी पत्रव्यवहार केलेला आहे. मी या संदर्भातील माहिती समितीला नंतर सादर करतो. असे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले.

६.५ अभिप्राय शिफारस :-

कंत्राटदारांनी (एचसीसी) वापरलेल्या जमिनीची कमी भाडे वसुली झाली. असा महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदविला होता. समितीसमोर आलेल्या साक्षी पुराव्यावरून असे दिसून येते की, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला मुंबई महानगरपालिकेकडून १५० कोटी रुपये येणे होते. त्यामध्ये महानगरपालिकेने दुसऱ्या एका प्रकल्पातिल भाड्यापोटी १३१ कोटी रुपये परस्पर वळते करून घेऊन उर्वरित रक्कम महामंडळाला दिल्याचे समितीला सांगण्यात आले. समितीला असेही सांगण्यात आले की, मा. मुख्यमंत्र्यांच्या अध्यक्षतेखालील पायाभूत समितीने नाममात्र १ रुपया दराने महापालिकेने जमीन उपलब्ध करून द्यावी, असा निर्णय घेतलेला असतानाही महापालिकेने

बाजारभावानुसार भाडे द्यावे, अशी मागणी करून त्यापोटी वरील १३१ कोटी रुपये वळते करून घेतले आहेत. याबाबत महामंडळाने महानगरपालिकेकडे कोणता पत्रव्यवहार अथवा पाठपुरावा करण्यात आला, याबाबतची आश्वासित माहिती समितीला उपलब्ध करून देण्यात आली. परंतु त्यामध्ये मुंबई महानगरपालिकेकडून पैसे वसूल करण्याबाबत सार्वजनिक बांधकाम विभाग यांनी नगर विकास विभाग व वित्त विभाग मंत्रालय यांच्याकडे कोणताही पत्रव्यवहार केल्याचे आढळून येत नाही, महानगरपालिकेकडून १३१ कोटी रुपये वळते केले असते तर महामंडळाच्या किंवा शासनाच्या एखाद्या प्रकल्पासाठी याचा वापर झाला असता असे समितीचे मत आहे. याबाबत जबाबदार असणाऱ्या महामंडळाच्या व सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या अधिकाऱ्यांवर कठोर कारवाई करून संबंधित अधिकाऱ्यांकडून नुकसान झालेली रक्कम वसूल करण्यात यावी. तसेच त्यांच्या सेवा पुस्तकात याची नोंद घेण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे. वांद्रे-वरळी पुलाबाबत महामंडळाचे व शासनाचे जरी आर्थिक नुकसान झाल्याचे दिसत असले तरी या मार्गाची उपयुक्तता वादातीत आहे. मुंबईमधील वाहतुकीची समस्या पाहता हा सागरी सेतू फारच मोलाचा आहे. परंतु वरळी ते नरिमन पॉईंट या प्रस्तावित सेतूचे काम पूर्ण झाले तरच वांद्रे-वरळी या सेतूची उपयुक्तता खऱ्या अर्थाने सिद्ध होणार आहे. त्यामुळे वांद्रे-वरळी या मार्गालाच जोडून वरळी-नरिमन पॉईंट या सेतूचे काम शासनाने प्राधान्याने हाती घ्यावे, अशी समितीची शिफारस आहे. याप्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत देण्यात यावी.

सात - टोल वसुली करारामध्ये महसुलाचे नुकसान :-

७.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००६-२००७ च्या (वाणिज्यिक) अहवालामध्ये प्रकरण क्रमांक ४ मधील परिच्छेद क्रमांक ४.११ मध्ये "टोल वसुली करारामध्ये महसुलाचे नुकसान" यासंबंधात महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले आहेत की, कंपनीने ठाणे-घोडबंदर रस्त्यांवरील टोल वसुलीचे कंत्राट कमी आरक्षित किंमत निश्चित करून आयडियल रोड बिल्डर्स प्रायव्हेट मर्यादित यांना प्रदान केले व त्यामुळे रुपये ५.९३ कोटीचे नुकसान झाले होते व रुपये ९५.५६ कोटीचा टाळता येण्याजोगा टोलचा बोजा १५ वर्षांसाठी सर्व सामान्य लोकांवर लादला होता.

कंपनीने राज्य शासनाने मंजूर केलेल्या बांधा वापरा व हस्तांतरीत करा (बीओटी) या तत्त्वावर ठाणे-घोडबंदर रस्त्याचा प्रकल्प कार्यान्वित केला होता. कंपनीने हे काम रुपये ६०.३८ कोटी खर्चून पूर्ण केले होते. (नोव्हेंबर २००२) व कंपनीने २००५-२००६ या वर्षापर्यंत देखभालीवर रुपये ११.८७ कोटीचा खर्च केला होता. या रस्त्यांवर टोल वसुली १ डिसेंबर, २००२ पासून सुरु झाली होती व कंपनीने रुपये २८.०१ कोटीचा टोल वसूल केला होता. (डिसेंबर, २००२ ते नोव्हेंबर, २००५) व उर्वरित रुपये ४४.२४ कोटी वसूल करावयाचे बाकी होते.

कंपनीने रस्त्यांची सुधारणा टोल वसुली व कार्यान्वयन व देखभाल यासाठीचे एकत्रीत कंत्राट १५ वर्षांच्या कालावधीसाठी अपफ्रंट प्रदानाच्या आधारावर देण्याचे ठरविले (जानेवारी, २००५) व निविदा मागविल्या (फेब्रुवारी २००५) होत्या. याच्या छाननीमध्ये खालील बाबी आढळून आल्या.-

सल्लागाराच्या (इरनेस्ट अँड यांग) अभ्यासाच्या आधारावर कंपनीने टोल कराराची राखीव किंमत रुपये ११५ कोटी (टोल महसूल रस्ता देखभाल खर्च वगळून नक्त) निश्चित केली होती. या निश्चित करण्यात आलेल्या राखीव किंमतीमध्ये आयडिअल रोड बिल्डर्स (आयआरबी) यांना प्रदान करण्यात आलेल्या अद्ययावत टोल वसुली कंत्राटाच्या (जुलै २००५) च्या आधारावर वसूल होणाऱ्या टोल महसूलाचा विचार करण्यात आला नव्हता. अद्ययावत कंत्राटाच्या दराच्या आधारावर कमीत कमी राखीव किंमत रुपये ११५ कोटी ऐवजी रुपये १४६.३३ कोटी लेखापरीक्षणाद्वारे काढण्यात आली होती. प्रत्यक्षात अद्ययावत कराराच्या आधारावर वाहतूक वाढणारच असल्यामुळे त्यानुसार राखीव किंमत काढणे आवश्यक होते. अशारितीने निश्चित करण्यात आलेली राखीव किंमत रुपये ३१.३३ कोटीने कमी निश्चित करण्यात आली होती. परिणामस्वरूप आधीच्या कंत्राटाच्या दरापेक्षा कमी दर देऊन देखील आयआरबीला कंत्राट मिळाले होते.

कंपनीने एकत्रित अपफ्रंट प्रदान देकारा सोबत प्रत्येक बोलीदाराला त्यांचे प्रकल्पीत टोल महसूल व खर्चाचा तपशील देण्यास सांगितले (फेब्रुवारी २००५) होते. पहिल्या पाच बोलीदारांकडून मिळालेल्या (एप्रिल २००५) देकारांचा तपशील खालीलप्रमाणे होता.-

१५ वर्षांचा प्रकल्पीत अंदाज							
अ.क्र.	बोलीदाराचे नाव	महसूल	खर्च	नक्त महसूलाचे सद्यःमूल्य (३-४)	दिलेले प्रदान	अपफ्रंट	
१	२	३	४	५	६		

१	अशोका बिल्डकॉन मर्यादित	३१६.०९	८७.८३	२२८.२६ (एच-१)	१३०.८० (एच-४)
२	आयडिअल रोड बिल्डर्स प्रायव्हेट मर्यादित	२९६.५०	८४.९७	२११.५३ (एच-२)	१३८.६० (एच-१)
३	अजमेरा प्लस एक्सप्रेसवे	२४२.९१	७३.६८	१६९.२३ (एच-४)	१३७.८८ (एच-२)
४	गॅमन इन्फ्रास्ट्रक्चर्स	२९०.०३	८४.६२	२०५.४१ (एच-३)	१३०.५० (एच-५)
५	एमएसके प्रोजेक्ट्स (इंडिया) मर्यादित	२३७.७१	१९६.४०	४१.३१ (एच-५)	१३३.२० (एच-३)

वरील तक्त्यावरून असे दिसून येते की, अशोका बिल्डकॉम मर्यादितचे नक्त महसूलाचे (महसूल वजा खर्च) सद्यःमूल्य (एनपीव्ही) सर्वात जास्त (रुपये २२८.२६ कोटी) व आयआरबीच्या देकारापेक्षा (रुपये २११.५३ कोटी) रुपये १६.७३ कोटीने जास्त होते. परंतु जास्तीत जास्त अपफ्रन्ट प्रदानाच्या आधारावर हे कंत्राट आयआरबी यांना देण्यात आले होते. प्रकल्पीत एनपीव्ही सर्वात जास्त असतांनाही कंपनीने अशोका बिल्डकॉन मर्यादित यांना वाटाघाटीसाठी निमंत्रित केले नव्हते. आयआरबीच्या देकाराबाबत वाटाघाटी करण्यात येऊन त्यांना अपफ्रन्ट प्रदानाच्या आधारावरच कंत्राट रुपये १४०.४० कोटी किंमतीला प्रदान करण्यात (डिसेंबर २००५) आले होते. जर कंपनीने मागणी कराराचे दर विचारात घेऊन राखीव किंमत रुपये १४६.३३ कोटी निश्चित केली असती तर कंपनीला रुपये ५.९३ कोटीचा अतिरिक्त महसूल मिळाला असता. त्याप्रमाणे मुंबई-पुणे द्रुतगती महामार्ग या प्रतिष्ठीत रस्त्याच्या टोल वसुलीचे व देखभालीचे कंत्राट देखील याच कंत्राटदाराला प्रदान करण्यात आले होते. याबाबतचा आढावा राज्य शासनाच्या वर्ष २००४-२००५ च्या लेखापरीक्षण अहवालात (वाणिज्यिक) समाविष्ट करण्यात आला होता त्या व्यतिरिक्त चार टोल वसुलीचे कंत्राटे याच कंत्राटदाराला देण्यात आली होती. त्याद्वारे टोल महसूलीच्या कामामध्ये त्याच कंत्राटदाराची मक्तेदारी निर्माण करण्यात आली होती.

टोल महसूलीचे कंत्राट देतेवेळी सर्व सामान्य जनतेकडून टोलद्वारे वसूल करावयाचा शिल्लक राहिलेला खर्च रुपये ४४.८४ कोटी एवढाच असतांना कंपनीने १५ वर्षांसाठी टोल वसूल करावयाचे रुपये १४०.४० कोटीचे कंत्राट प्रदान केले होते व अशारितीने टोल भरणाऱ्या जनतेवर रुपये ९५.५६ कोटीचा टाळता येण्याजोगा बोजा लादला होता. अशारितीने आयआरबीला प्रदान करण्यात आलेले टोल वसुलीचे कंत्राट सार्वजनिक हिताचे नव्हते.

ही बाब शासनाला / व्यवस्थापनाला कळविण्यात (जून २००७) आली होती. त्यांचे उत्तर प्रलंबित आहे. (नोव्हेंबर, २००७)

७.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करतांना असे नमूद केले की, सन २००० मध्ये महाराष्ट्र शासनाने ठाणे-घोडबंदर रस्त्याच्या विकासाचे काम बांधा, वापरा व हस्तांतरीत करा, (B.O.T.) या तत्वावर महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ मर्यादित यांच्याकडे सोपविले. त्या अनुषंगाने प्रारंभिक प्रकल्प उभारणी आणि सुधारणेचे काम सन २००१ मध्ये पूर्ण करण्यात येऊन त्यावर पथकर वसुली १ डिसेंबर, २००२ पासून सुरु करण्यात आली. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने सदर पथकर वसुलीचे काम स्पर्धात्मक निविदा प्रक्रियेद्वारे, एक देकार निकषानुसार, खाजगी कंत्राटाद्वारे साप्ताहिक पथकर वसुलीची भरणा रक्कम निविदा दराने नमूद केल्यानुसार, सदर निविदा अंतिम करण्यात आली. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने सदर प्रकल्पावर रुपये ७२.२५ कोटी तर देखभाल व दुरुस्तीकरीता रुपये ११.९२ कोटी खर्च केले होते. आणि पथकराद्वारे रुपये २८.७७ कोटीचा महसूल, एकत्रित कंत्राट १५ वर्षांच्या कालावधीसाठी देण्यापूर्वी वसूल (जमा) केले होते.

मागील काही वर्षांपासून महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने रस्त्याची सुधारणा, बांधकाम, पथकर वसुली व कार्यान्वयन, देखभाल व दुरुस्ती इत्यादी, खाजगी उद्योजकांना देऊन, रस्त्याची कामे यशस्वीरित्या पूर्ण केली आहेत.

१) लेखा परीक्षणात असे नमूद करण्यात आले आहे की, बांधा, वापरा आणि हस्तांतरीत करा हे कंत्राट सुरु होण्याआधी रु. ७२.२५ कोटी (रु. ११.८७ कोटीचा देखभाल खर्च धरून) एवढ्या भांडवली खर्चापैकी रु. २८.०१ कोटी पथकर समायोजित झाल्यानंतर रु. ४४.२४ कोटी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला येणे बाकी होते. तथापि बांधा, वापरा आणि हस्तांतरीत करा हे कंत्राट सुरु होण्याच्या वेळी मुळ शिल्लक येणे रक्कम रुपये १३१.३६ कोटी होती आणि लेखापरिक्षणात नमूद केल्याप्रमाणे रु. ४४.२४ कोटी नव्हती हा फरक प्रामुख्याने व्याज व इतर प्रशासकीय खर्च अंतर्भूत केल्यामुळे आहे ही बाब सोबत जोडलेल्या रोकड प्रवाह तक्त्यावरून दिसून येईल. (जोडपत्र-अ)

निविदा दस्तावेजातील कलम क्र. ४६ अन्वये (Force Measure) घटनामुळे बंद होणाऱ्या कंत्राटाची देणी-कंत्राटदाराने महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला दिलेल्या अग्रीमत रक्कमेमधून त्याने कलेल्या प्रकल्प सुविधेवरील बांधकाम, देखभाल व दुरुस्तीचा खर्च आणि कंत्राट

समाप्तीच्या तारखेपर्यंत जमा झालेली पथकराची रक्कम यांचा विचार करता, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाकडून समाप्तीकरणाची अदायगी मिळण्यास कंत्राटदार पात्र ठरतो. पंधरा वर्षांचा प्रदिर्घ कालावधी लक्षात घेता कोणतीही घटना घडू शकते म्हणून महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळासाठी आकस्मीत दाईत्व निर्माण होते. (Force Measure) घटनांमुळे होणाऱ्या समाप्तीकरण अदायगीबाबत महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळासाठी आकस्मीत दाईत्व निर्माण होते. ही बाब अग्रीम रक्कम स्विकारतेवेळी लक्षात घेणे आवश्यक आहे. ढोबळ मानाने समाप्तीकरणाची अदायगी ही जर कंत्राटदाराला मिळणाऱ्या पंधरा वर्षांवरील स्थूल पथकर रक्कम रु. ६४०.८६ कोटीच्या १० टक्के धरली तरीही हे दाईत्व रु. ६४.०७ कोटी होते व ही रक्कम अग्रीम रक्कम म्हणून मिळालेल्या रु. १४०.४० कोटी मध्ये समायोजित करावी लागली असती. तसेच निविदामध्ये इतर (Force Measure) घटनांची तरतूद आहे. उदा. एका लेखांकन वर्षात १५ दिवसांपेक्षा जास्त दिवस टोल वसुली बंद असणे, स्वतंत्र सल्लागारांना देण्यात येणाऱ्या, रकमा, उपयोगिता (Utility) हलविणे, कंत्राट रक्कमेच्या अलिकडील सौंदर्यीकरण, शासनाच्या धोरणातील बदल, कायद्यातील बदल यामुळे रु. ५० लाखापेक्षा जास्त होणारे परिणाम, कोणताही जनहीत दावा, कोटीचे आदेश किंवा सुचना, इत्यादि, वरील घटना घडल्यामुळे महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला बांधा, वापरा आणि हस्तांतरित करा कंत्राटदाराला भरपाई द्यावी लागेल. आकस्मीत घटना या अकल्पित असल्यामुळे कंत्राटाच्या अटीमध्ये योग्य त्या तदतुदी केल्या होत्या. त्यामुळे वरील खर्च आकडेवारीचा विचार करता निव्वळ वसुली रु. १३१.३६ कोटी अधिक आकस्मीत खर्च रु. ६४.०७ कोटी, कंत्राट कालावधीसाठी एकूण रक्कम रु. १९५.४३ कोटी येते. ती मिळालेल्या रु. १४०.४० कोटीच्या देकारापेक्षा खूप जास्त आहे आणि म्हणून लेखा परिक्षणातील म्हणणे योग्य वाटत नाही.

२) लेखापरिक्षणानुसार सद्यमुल्य (NPV) वार्षिक ८ टक्के दराने पथकराची राखीव किंमत रु. १४६ कोटी होती. सल्लागारांनी ८.५० टक्के दराने १५ वर्षांच्या कंत्राटासाठी निव्वळ रक्कम रु. ११५ कोटी काढली होती. इरनेस्ट व यॉंग (Ernst & Young) जी एक निष्णात सल्लागार संस्था आहे त्यांनी हा अहवाल तयार केला आहे. शेवटी निविदाकाराने रु. १४०.४० कोटीचा देकार दिला. लेखापरिक्षणात नमूद केल्यानुसार तो रु. १४६ कोटीचा सद्यमुल्य रकमेच्या जवळ आहे. हा लेखा जाहिर निविदांमार्फत प्राप्त झालेला आहे.

३) लेखापरिक्षण परिच्छेदात असे नमूद करण्यात आले आहे की, कंपनीने मागील पथकर वसुलीच्या कंत्राटावर जो महसूल मिळाला असता तो विचारात घेतला नाही. याबाबत, असे नमूद करण्यात येते की, याअगोदरचे पथकर वसुली कंत्राट फक्त एक वर्षासाठी होते आणि ते फक्त पथकर वसुलीपूरते मर्यादित होते. याउलट, नवीन कंत्राट पंधरा वर्षांच्या कालावधीसाठी आणि रस्त्याची सुधारणा, पथकर वसुली, कार्यान्वयन व देखभाल, यासाठीचे एकत्रित कंत्राट होते. म्हणून अगोदरच्या पथकर वसुलीच्या कंत्राटाच्या आधारावर कमीत कमी राखीव किंमत निविदेसाठी निश्चित करणे योग्य ठरले नसते. दोन्ही कंत्राटांची तुलनात्मक दृष्ट्या पृथःकरण करणे योग्य ठरले नसते, कारण त्याआधारे येणारे निष्कर्ष योग्य ठरले नसते. महामंडळाने सी.ई.एस (Consulting Engineering Services) या कंपनीची, वाहतुकीचा ओघ निश्चित करण्यासाठी नेमणूक केली होती आणि त्याआधारे महसूलाचे पंधरा वर्षांच्या कंत्राटासाठी आकडे तयार करण्यात आले. याअगोदर देण्यात आलेल्या कंत्राटात, कंत्राटदारांनी रस्त्याची वाहतूक वळविणे, जूहू-विक्रोळी जोडरस्ता, या रस्त्याचे काम जे सन २००६ मध्ये पूर्ण होणे अपेक्षित होते, इत्यादी, बाबी कंत्राटदारांनी करणे आवश्यक नव्हते, म्हणून महामंडळाने प्रत्यक्ष जमा झालेल्या पथकर रक्कमेच्या आधारे न्यूनतम राखीव किंमत (रक्कम) तयार न करता पथकर वसुली कंत्राट पंधरा वर्षासाठी देण्याचा निर्णय घेतला, हे योग्य वाटते, कारण त्यामुळे चुकीच्या पध्दतीने निष्कर्ष प्राप्त झाले असते. तसेच, "अर्नेस्ट अँड यंग" या आंतरराष्ट्रीय ख्यातीच्या सल्लागारांच्या अभ्यासाच्या आधारावर आणि त्यांनी तयार केलेल्या आकडेवारीच्या आधारे सद्यःमुल्य (एन.पी.व्ही.) निश्चित करण्यात आले. तसेच सार्वजनिक निविदाद्वारा अंतिम निर्णय घेण्यात आला.

४) लेखापरिक्षणात असे नमूद करण्यात आले आहे की, कंपनीने अशोक बिल्डकॉम मर्यादित यांची सद्यःमुल्य (एन.पी.व्ही.) सर्वात जास्त असतांना सुध्दा त्यांना वाटाघाटासाठी बोलविले नाही. कंपनीने सार्वजनिक निविदा एकत्रित कंत्राट पंधरा वर्षांच्या कालावधीसाठी, अपफ्रंट प्रदानाच्या आधारावर, रस्त्याची सुधारणा, पथकर वसुली, कार्यान्वयन व देखभाल यासाठीचे, एकत्रित कंत्राट काढले होते. महामंडळावर कंत्राटाच्या अटी व शर्ती बंधनकारक होत्या आणि म्हणून महामंडळाने सर्वात जास्त अपफ्रंट रक्कमेचा आयडियल रोड बिल्डर्स यांचा देकार स्विकारला आणि म्हणून वाटाघाटीसाठी सर्वात जास्त देकार देणाऱ्या कंपनीला न बोलविता, इतरांना वाटाघाटीसाठी बोलविणे. प्रचलित नियमानुसार योग्य ठरले नसते. यामुळे कंत्राटाच्या अटीचा भंग झाला असता तसेच न्यायीक गुंतागुंती निर्माण झाल्या असत्या. ठाणे-घोडबंदर रस्त्याचे सवलत करार (कन्सेशन अॅग्रीमेंट) हे केंद्र

शासनाने तयार केलेल्या "मॉडेल कन्सेशन अॅग्रीमेंटवर" आधारित आहे. हा प्रकल्प खाजगी आणि सार्वजनिक सहभागाने पूर्ण करावयाचा असून या कामाची पूर्ण जबाबदारी खाजगी उद्योजकांची पथकराद्वारे मिळणाऱ्या महसूलावर आधारित आहे. बांधा, वापरा व हस्तांतरित करा (बी.ओ.टी.) निविदांमध्ये कंत्राट देताना ते मूल्यमापन / बांधकामाचा दर्जा, कार्यान्वयन, देखभाल व पथकर वसुली यांचा वेगवेगळ्या निकषाआधारे वेगवेगळ्या लोकांना न देता एकाच व्यक्तीला, कंत्राट द्यावा लागतो जो एकत्रितरित्या उत्तम देकार देतो.

५) लेखापरिक्षणात असेही नमूद करण्यात आले आहे की, मेसर्स आयडियल रोड बिल्डर्स यांनी पथकर वसुलीच्या कामामध्ये मक्तेदारी निर्माण केली आहे कारण त्यांना मुंबई-पुणे द्रुतगती महामार्गावरचे पथकर वसुलीचे काम देण्यात आले होते. शिवाय मेसर्स आयडियल रोड बिल्डर्स यांना इतर चार वसुलीचे कंत्राट देण्यात आले आहेत. वर नमूद केलेली सर्व कंत्राटे सार्वजनिक कंत्राट पध्दतीने देण्यात आले असून कंत्राट पध्दतीत पूर्ण पारदर्शकता पाळण्यात आली आहे. सदर कंत्राट पध्दतीत प्रत्येक स्पर्धाधारकाला पूर्ण संधी देण्यात आली होती. मेसर्स आयडियल रोड बिल्डर्स यांना देण्यात आलेले कंत्राट सार्वजनिक स्पर्धाद्वारा त्यांनी दिलेल्या देकाराच्या आधारे देण्यात आलेले आहे. सार्वजनिक निविदा पध्दतीत सर्वात जास्त महसूल देणारा देकार बाजूला ठेवणे कठीण जाते. मेसर्स आयडियल रोड बिल्डर्स यांनी त्यांना देण्यात आलेल्या कंत्राटाच्या बाबतीत सर्व अटी शर्ती विनासायास पूर्ण केल्या आहेत आणि त्यांनी कोणत्याही अटीचा भंग केलेला नाही.

६) लेखापरिक्षणात असेही नमूद करण्यात आले आहे की, कंपनीने पथकर वसुलीच्या बाबतीत रु. ९५.५६ कोटींचा अतिरिक्त बोजा जनतेवर लादला आहे. कारण रु. ४४.८४ कोटींचा पथकर वसुलीच्या माध्यमातून वसूल करावयाचे होते. महामंडळानुसार, कंत्राटदारास रु. ५५.३० कोटींचा खर्च रस्ते सुधारणेसाठी करावयाचा होता. रस्ते दुरुस्ती /सुधारणेमध्ये दोन मार्गीकांचे कॉक्रीटीकरण, अस्तित्वात असलेल्या साखळी क्रमांक ०/० ते ४/४०० चे डांबरीकरण करणे, चौकाची सुधारणा करणे, वाहिनी (डक्ट) ची कामे करणे, पथकर वसुली नाका बांधणे, सुशोभिकरण करणे, इ. तसेच लेखापरिक्षणात शिल्लक रक्कम रु. ४४.८४ कोटीवरील व्याजाचा विचार करण्यात आलेला नाही. म्हणून लेखापरिक्षणाचा निष्कर्ष रु. ९५.५६ कोटींचा जास्तीचा खर्चाचा बोजा जनतेवर लादण्यात आला, हे महामंडळाला मान्य नाही. महामंडळाला वरील कामांसाठी निधी महाराष्ट्र शासनाच्या मंत्रीमंडळाच्या इन्फ्रास्ट्रक्चर समितीच्या मान्यतेने / मंजूरीने प्राप्त झाला आहे. शासन सवलतीचा कालावधी ठरवितांना सदर कामाचा उद्देश, सदर कामापासून प्राप्त होणारे उत्पन्न इत्यादींवर

आधारीत निश्चित करते. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला शासनाने मंजूर केलेला निधी वेळोवेळी मंजूर केलेल्या कामांसाठी प्राप्त झालेला आहे आणि म्हणून जनतेला कोणत्याही प्रकारचा अतिरिक्त बोजा शासन मान्यतेशिवाय लादण्यात आलेला नाही.

७.३ महामंडळाने व्यक्त केलेल्या अभिप्रायाशी शासनाने सहमती दर्शविली आहे.

महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने सादर केलेले स्पष्टीकरण वस्तुस्थितीवर आधारीत असून ते मान्य करण्यात यावे.

७.४ याबाबत महाराष्ट्र शासनाच्या सार्वजनिक बांधकाम विभाग (रस्ते) व महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने सादर केलेल्या लेखी माहितीच्या आधारावर समितीने सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे सचिव व महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक व इतर आधिकारी यांची गुरुवार, दिनांक १० फेब्रुवारी, २०११ रोजी साक्ष घेतली. महालेखाकार यांनी ठाणे-घोडबंदर रस्त्यावरील टोल वसुलीच्या करारामध्ये महसुलाचे नुकसान झाल्याबाबत घेतलेल्या आक्षेपासंबंधाने अधिक स्पष्टीकरण करण्याविषयी समितीने सांगितले असता, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, या रस्त्याच्या कामासाठी साधारणपणे ४० कोटी रुपयांचा खर्च झाला होता. या कामाचा ठेका देतांना त्यामध्ये तीन गोष्टींचा अंतर्भाव होता. त्यामध्ये केवळ टोल वसूल करणे एवढेच उद्दिष्ट नव्हते. १५ वर्षाकरीता रस्त्याची देखभाल व दुरुस्ती करण्यासाठी देखील त्याचा समावेश होता. याकरीता १४० कोटी रुपयांची अपफ्रन्ट व्हॅल्यू काढण्यात आली होती. ज्या कंपनीने जास्त दराने निविदा सादर केली त्यांना कामाचे प्रदान करण्यात आले. आयआरबी व अशोका बिल्डकॉन कंपनी यांनी निविदा सादर केल्या होत्या परंतु त्यासाठी ठरविण्यांत आलेल्या मानांकनानुसार जास्तीत जास्त अपफ्रन्ट व्हॅल्यू असलेल्या कंपनीला कामाचे प्रदान करावे असे ठरविण्यांत आले होते. त्यामुळे आयआरबी कंपनीला कामाचे प्रदान करण्यात आले यावर समितीने विचारले की, ४०.२४ कोटी रुपये प्रदान करावयाचे बाकी असतांना रस्ता बांधणीनंतर दोन ते चार वर्षांनंतर काही रक्कम टोलद्वारे वसूल केली गेली व नंतर पुन्हा दुसऱ्या कंपनीला काम प्रदान करण्यासाठी निविदा काढण्याचे ठरविण्यात आले, व अशा कामासाठी १५ वर्षांच्या कालावधीसाठी निविदा काढण्यात आली असे असतांना जास्त दराच्या निविदा सादर केलेल्या निविदाकारांना निविदा प्रदान न करता अपफ्रन्ट प्रदानाच्या आधारावर सादर निविदा आयआरबी कंपनीला देण्यात आल्या. परंतु आर्थिक बाबींच्या पाहणीसाठी अन्य निविदाकारांना वाटाघाटीसाठी निमंत्रित केले नव्हते यावर आपले म्हणणे काय? त्यावर महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास

महामंडळाच्या मुख्य अभियंता यांनी सांगितले की, नवीन निविदा १५ वर्षांच्या कालावधीची असून त्यामध्ये रस्त्यांची सुधारणा, पथकर वसुली, कार्यान्वयन व देखभाल अशा कामाकरिता एकत्रित निविदा काढण्यात आल्या. ठाणे-घोडबंदर रस्त्याचे सवलत करार हे केंद्र शासनाने तयार केलेल्या मॉडेल कन्सेशन अॅग्रीमेंटवर केलेले आहे. यापूर्वी टप्पा एकचे काम सन २००२ मध्ये पूर्ण झाले आहे व ते दोन भागांमध्ये केले गेले. पहिल्या भागाचे काम पूर्ण झाल्यानंतर पथकरासाठी पथकर वसुलीधारक नियुक्त केले गेले. हे काम बिओटी तत्वावर (बांधा वापरा व हस्तांतरीत करा) या तत्वावर देण्यांत आले होते व तेथील पथकर सन २००२ ते सन २००५ या कालावधीत घेतला गेला. दुसऱ्या टप्प्याच्या कामाच्या पूर्वी करावयाच्या कामासाठी एकूण खर्च देखभालीचा खर्च हा एकूण टोल रक्कमेतून वजा केल्यास येणारी रक्कम रस्ते विकास महामंडळास परत मिळावयास पाहिजे होती. परंतु ही रक्कम केलेल्या खर्चापोटी देय होती. त्याचा एकंदरीत विचार करता, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला रुपये १३१ कोटी रुपये मिळणे आवश्यक आहे. पुढील टोल वसुलीचा १५ वर्षांचा कालावधी लक्षात घेता उपरोक्त बाबींचा विचार करून अपफ्रन्टची रक्कम रुपये १३८ कोटी होत होती त्यामध्ये वाटाघाटी करून ती १४० कोटीपर्यंत वाढविण्यात आली, असे सांगितले. महालेखाकारांनी समितीला मार्गदर्शन करतांना असे निदर्शनास आणून दिले की, यामध्ये मुख्यतः टोल वसुली व त्यावर होणारी वाहतुकीची वाढ यांचा विचार करून १५ वर्षांच्या कालावधीसाठी काम प्रदान करणे आवश्यक होते. यामध्ये ठेकेदाराच्या बाजूने करार झाला असल्याचे दिसून येते. याबाबत समितीने विचारणा केल्यावर रस्ते विकास महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, याबाबत ठाणे-घोडबंदर रोड हा केंद्र सरकारच्या नियोजन विभागाकडून एक मॉडेल प्रकल्प म्हणून सवलतीच्या दराने करार करण्याचे निदेश होते. यामध्ये भविष्यकाळातील वाहतुकीमध्ये होणारी वाढ याचा करार करतांना विचार केला गेला होता. त्यामध्ये केवळ सर्वसाधारण वाहतुकीमध्ये होणारी वाढ व त्यामधून होणारा फायदा याचा विचार केला गेला होता, असे स्पष्ट केले. त्यावर समितीने विचारले की, यामध्ये एकंदरीत निविदाकाराला काम अदा करतांना त्यामध्ये भविष्यातील होणारी वाहतुकीची वाढ व त्यानुसार कालबद्ध कार्यक्रमानुसार त्यामध्ये पर्यायाने टोल वसुलीत वाढ होऊन मिळणारा अधिक फायदा यांचा महामंडळाच्या स्तरावरून एकत्रितपणे फायदेशीर दृष्ट्या अभ्यास केला गेला नसल्याचे दिसते. यावर रस्ते विकास महामंडळाचे मुख्य अभियंता यांनी सांगितले की, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने वाहतुकीमधील होणारी वाढ याबाबत रस्त्याच्या दुसऱ्या भागाचे काम सुरु होण्यापूर्वीच विचार केला होता. त्यामध्ये एकत्रित बाबींचा विचार देखील करण्यात आला होता.

यामध्ये पहिल्या टप्प्यातील बांधकामासाठी झालेल्या दुरुस्ती खर्चाचा समावेश देखील होता. यामध्ये एकंदरीत पथकराची वसुली रुपये २९६ कोटी यामधून प्रत्यक्ष बांधकामाचा खर्च रुपये ८५ कोटी वजा केला जाता रुपये २११ कोटी यामधून सूट देण्यांत आलेल्या दरानुसार रुपये १३८ कोटी ही अपफ्रन्ट व्हॅल्यू ठरविण्यांत आली होती, असे स्पष्ट केले. याबाबत अधिक स्पष्टीकरण करतांना महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, १४० कोटी रुपयांपैकी ५५ कोटी रुपये रस्ते दुरुस्तीसाठी व दोन्ही मार्गांचे काँक्रीटीकरण करण्याच्या कामी खर्च करण्यासाठी व ४.४० कि.मी.च्या रस्त्याच्या डांबरीकरणासाठी व नाका बांधणे यासाठी झालेल्या कामाकरीता ५५ कोटी रुपये खर्च करण्यात आले. ही रक्कम ३०% च्या आसपास होती. एकंदरीत १५ किमी. रस्त्याचे रुंदीकरण व बळकटीकरणासाठी करारानुसार ८५ कोटी रुपये खर्च करणे अपेक्षित होते, असे स्पष्ट केले. यावर समितीने विचारले की, वाढत्या वाहनांची संख्या आपण कशाद्वारे ठरविता व ती मोजण्याचे काम कोणाकडून केले जाते व त्यासाठी ठरविण्यात आलेल्या सल्लागाराकडून काय निकष ठरवून देण्यात आले? यावर महामंडळाचे मुख्य अभियंता यांनी सांगितले की, यासाठी ठरविण्यात आलेल्या निकषानुसार सल्लागार नेमून प्रत्यक्ष वाहतुक मोजली जाते व त्यानुसार वाहनांच्या संख्येवरच वाहतुक वाढ ठरविली जाते. प्रथम सुरुवातीला ५ टक्के व त्यानंतर तो ४ टक्के असा धरला जातो. मुख्यतः यामधून प्राप्त होणाऱ्या लाभानुसार निकष ठरविले जात असतात. यावर समितीने विचारले की, एकदम १५ वर्षांच्या वाढीव वाहतुकीची वाढ लक्षात घेऊन करार करण्यापेक्षा त्यामध्ये दर तीन-तीन किंवा पाच-पाच वर्षांने निरीक्षण करून त्यानुसार परिगणना करण्यास विभागाला काय अडचणी आहेत? यावर विभागाच्या सचिवांनी सांगितले की, सन २००५ मध्ये वाहनांची संख्या ६४१९ धरण्यांत आली होती व सन २००६ मध्ये ती ६३०५ धरण्यात आली होती. यामध्ये वळण रस्ता झाल्याने वाहनांची संख्या कमी झाल्याचे दिसून येते व त्यामुळे दर तीन-तीन वर्षांचा कालावधीतील वाहनांची वाढ लक्षात घेऊन निकष ठरविले गेले आहेत. या मुद्द्याला अधिक स्पष्टीकरण देतांना महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, आता अत्याधुनिक यंत्रसामुग्रीमुळे वाहनांची संख्या स्वयंचलित मोजण्याची पध्दत अवलंबिली जात आहे यावर समितीने असे निदर्शनास आणले की, अत्याधुनिक पध्दतीचा अवलंब करण्यासाठी अशी यंत्रसामुग्री अगोदरच का बसविण्यात आली नाही? यावर समितीला उत्तर मिळाले नाही. परंतु मागील वर्षातील व चालू वर्षातील वाहनांच्या संख्येत झालेल्या वाढीबाबत प्रत्यक्ष मोजणी झालेली नाही, असे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी समितीला स्पष्ट केले. रस्त्यावरील होणारे अपघात टाळण्यासाठी काय उपाय केले आहेत असे समितीने विचारले

असता, रस्ते विकास महामंडळाचे मुख्य अभियंता यांनी सांगितले की, वाहन चालकाने वेगाची मर्यादा पाळणे आवश्यक आहे. वाहनांची वर्दळ व काही वाहनांचा वेग ह्यामुळे अपघाताच्या प्रमाणात वाढ झालेली आहे. काही महत्वाच्या ठिकाणी रस्ता ओलांडण्यासाठी **एफओबी** मंजूर करण्यात आलेले आहेत. याबाबत रस्ते विकास महामंडळाच्या व्यवस्थापकीय संचालकांनी सांगितले की, वाहनांचा वेग तपासणीसाठी यंत्राद्वारे मोजणी केली गेली तर त्यामुळे आपणांस दंड भरावयास लागण्याच्या भितीने वाहन चालक वाहतुकीच्या नियमांचे पालन करतो. रस्त्याच्या कडेला एलसीडी लावून अपघात टाळण्यासाठी वाहन चालकांनी घ्यावयाची काळजी हे दर्शविल्यास जनतेमध्ये जनजागृती निर्माण होऊन अपघात टाळण्यास मदत होईल. एका व्हीसीएम मशीनची किंमत ५० ते ६० लाख रुपये इतकी असून राज्यामध्ये १५ ते २० ठिकाणी अशी मशिन बसविणे आवश्यक आहे. यासंदर्भात ७० ते ८० टक्के काम पूर्ण झाले असून याबाबत यंत्रणा लवकरच कार्यान्वित करण्यात येत आहे असे स्पष्ट केले. यावर समितीने असे निदर्शनास आणून दिले की, महामंडळ किंवा विभागीय स्तरावर सर्वकष योजना उपलब्ध असल्याचे दिसून येत नाही. टोल वसुलीकरीता १५ वर्षांचे नियोजन करून टोल वसुली ठरविण्यात येते ही चुकीची पध्दत असून त्यामध्ये सुधारणा करणे आवश्यक आहे यासाठी दर पाच वर्षांनी आढावा पध्दत अवलंबण्यात येऊन टोल दर ठरविण्याचे उपाययोजना करण्याची आवश्यकता असल्याची बाब समितीने निदर्शनास आणली. काही नवीन विशेष योजना कोणत्या तयार करण्यात येत आहेत असे समितीने विचारले असता, वाहतुक कोंडीसाठी डिजिटल कॅमेरे बसविण्यात आले असून त्याचा दर पाच वर्षांनी आढावा घेऊन त्यामधील अडचणी लक्षात घेऊन त्यामध्ये सुधारणा करण्याच्या दृष्टीने कार्यवाही करण्यात येत आहे. खराब झालेल्या रस्त्यांवरील टोल वसुली थांबविण्यात आलेली आहे. त्याची दुरुस्ती झाल्यानंतर टोल वसुली सुरु करण्यात येईल. समितीने इतर राज्यामध्ये याबाबत एक वेगळा विभाग निर्माण करण्यात आलेला असून त्यांच्या माध्यमातून सुधारणा करण्यात येत आहेत. तशा प्रकारे आपल्या राज्यात कार्यपध्दती अवलंबिण्यात येऊन सुधारणा करण्याबाबत विचार करणे आवश्यक आहे. आवश्यक वाटल्यास याबाबतीतील तज्ञ व्यक्तींकडून सुचना मागवून त्यांचे मत घेऊन त्यांनी सुचविलेल्या संदर्भात अभ्यास करून सुधारणा करणे आवश्यक आहे. ज्यासाठी महाराष्ट्रातील वाहतुक व्यवस्था चांगल्या सुस्थितीत येऊन त्याद्वारे शासनाच्या महसुलात देखील वाढ झाली पाहिजे. यासाठी देशातील इतर राज्यांना मार्गदर्शक ठरेल व महाराष्ट्राचे नाव संपूर्ण देशभर होईल अशासाठी एक पारदर्शक योजनेचे नियोजन करून कार्यान्वित होण्याच्या दृष्टीने उपाययोजना करावी अशी सुचना केली व विधीमंडळाच्या दोन्ही सभागृहातील

सदस्यांना टोल वसुलीतून सुट देण्याच्यासंदर्भात यापूर्वी समितीने केलेल्या शिफारशीनुसार निर्णय त्वरित घ्यावा व महाराष्ट्रातील सर्व पथकर वसुली नाक्यांवर त्याची कडक अंमलबजावणी होण्याच्या दृष्टीने सुचना देऊन कार्यवाही करावी. आवश्यक वाटल्यास रस्ते विकास महामंडळाच्या एका कर्मचाऱ्यांची प्रत्येक पथकर नाक्यावर नेमणूक करण्यात यावी, अशी सूचना केली.

७.५ अभिप्राय व शिफारशी :-

ठाणे-घोडबंदर रस्त्यांवरील टोल वसुलीचे कंत्राट कमी आरक्षित किंमत निश्चित करून आयडिअल रोड बिल्डर्स प्रायव्हेट मर्यादित (आयआरबी) यांना प्रदान केले व त्यामुळे रुपये ५.९३ कोटीचे नुकसान झाले व रुपये ९५.५६ कोटीचा टाळता येण्याजोगा टोलचा बोजा १५ वर्षासाठी सामान्य जनतेवर लादला असा महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदविला होता. याबाबत समितीसमोर नोंदविण्यात आलेल्या साक्षीवरून असे दिसून येते की, ठाणे-घोडबंदर या रस्त्यांचे काम दोन विभागामध्ये करावयाचे होते त्यातील प्रथम भागाचे काम पूर्ण झाल्यानंतर टोल पथकर वसुलीसाठी नेमण्याचे ठरविण्यात आले व त्यासाठी निविदा काढतांना प्रथम विभागातील कामासाठी दुरुस्ती खर्च व देखभालीचा खर्च यांसह दुसऱ्या विभागातील कामासाठी निविदा काढण्याचे ठरविण्यात आले व सदर टोल वसुली १५ वर्षांकरिता नेमण्याचे त्यामध्ये नमूद केले होते, व त्यासाठी मुख्य अट अपफ्रन्टची रक्कम देणाऱ्या कंपनीस कामाचा देकार देण्याचे ठरविण्यात आले होते. यानुसार आयआरबी या ठेकेदारांनी सादर केलेल्या निविदेचा विचार करून अपफ्रन्टची रक्कम अदा करण्याचे मान्य केल्यामुळे त्यांना सरतेशेवटी १४० कोटी रुपयांनी निविदा देण्याचे निश्चित केले. परंतु महालेखाकार यांनी टोल वसुलीच्या कालावधीसाठी टोल वसुली करतांना भविष्यात वाहतुकीच्या वर्दळीमध्ये होणारी वाढ लक्षात घेऊन कामाचे देकार देणे आवश्यक असल्याचे नमूद केले, व त्यामुळे समितीला मार्गदर्शन करतेवेळी अशा कुठल्याही प्रकारचा अहवाल लेखापरीक्षण करतेवेळी निदर्शनास आणण्यांत आलेला नाही. ही बाब लक्षात घेता मुख्यत्वे पथकर वसुलीमधून महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला व पर्यायाने राज्य शासनाच्या सार्वजनिक बांधकाम विभागाला (रस्ते) मिळणारे आर्थिक उत्पन्न मिळत असते, व पर्यायाने इतर विकास कामांना त्यामुळे निधी उपलब्ध करून दिला जातो. सर्वसाधारण वाहतुकीची वाढ लक्षात घेऊन व सल्लागाराने विशद केलेला वाहतुकीमधील वर्दळीची वाढ लक्षात घेतली गेली होती व त्यानुसार करार करण्यांत आला. हे सर्व करीत असतांना वाहतुकीतील वर्दळीवर आर्थिक लाभ अवलंबून असल्याने त्याचे परीक्षण साधारणतः तीन-तीन किंवा पाच-पाच वर्षांच्या कालावधीकरीता टोल वसुलीचे धोरण त्यादृष्टीने आखणे जरूरीचे आहे असे

समितीचे मत आहे. यासाठी विभागाने विशद केल्यानुसार नवीन अत्याधुनिक यंत्रसामुग्रीमुळे वाहनांच्या संख्येत झालेल्या वाढीची मोजणी करता आली असती व त्यामुळे महामंडळाचा पर्यायाने शासनाचा देखील फायदा झाला असता. रस्ते वाहतुकीवरील झालेल्या वेग वाढीमुळे होणारे अपघात व त्यावर करावयाच्या उपाययोजनेसाठी रस्ते विकास महामंडळाकडून सुचविल्या गेलेल्या उपाययोजना कार्यान्वित करण्याच्या दृष्टीने तातडीने पावले उचलावीत. विधीमंडळ सदस्यांना महाराष्ट्रातील असलेल्या पथकरांमधून सूट देण्याचे मान्य केले असल्याने त्यांना सन्मानपूर्वक विनाविलंब कसा प्रवास करता येईल यासाठी उपाययोजना करणे हे गरजेचे आहे. यासाठी समिती अशी शिफारस करते की, इतर राज्यामध्ये याबाबत एक वेगळा कक्ष निर्माण करण्यात आलेला असून त्यांच्या माध्यमातून सुधारणा करण्यात येत आहेत. तशा प्रकारे आपल्या राज्यात कार्यपध्दती अवलंबिण्यात येऊन सुधारणा करण्याबाबत विचार करणे आवश्यक आहे. आवश्यक वाटल्यास याबाबतीतील तज्ञ व्यक्तींकडून सुचना मागवून त्यांचे मत घेऊन त्यांनी सुचविलेल्या सूचनां संदर्भात अभ्यास करून सुधारणा करणे आवश्यक आहे. ज्यासाठी महाराष्ट्रातील वाहतुक व्यवस्था सुस्थितीत येऊन त्याद्वारे शासनाच्या महसुलात देखील वाढ झाली पाहिजे. यासाठी देशातील इतर राज्यांना मार्गदर्शक ठरेल अशा एक पारदर्शक योजनेचे नियोजन करून कार्यान्वित होण्याच्या दृष्टीने उपाययोजना करावी तसेच विधीमंडळाच्या दोन्ही सभागृहातील सदस्यांना टोल वसुलीतून सूट देण्याच्यासंदर्भात यापूर्वी समितीने केलेल्या शिफारशीनुसार त्वरित निर्णय घ्यावा व महाराष्ट्रातील सर्व पथकर वसुली नाक्यांवर त्याची कडक अंमलबजावणी होण्याच्या दृष्टीने सूचना देऊन कार्यवाही करावी. आवश्यक वाटल्यास रस्ते विकास महामंडळाच्या एका कर्मचाऱ्यांची प्रत्येक महत्वाच्या पथकर नाक्यावर नेमणूक करण्यात यावी. आर्थिक महसूल मिळण्यासाठी दीर्घकालीन पथकर वसुलीचे देकार देण्यांत येऊ नयेत. जास्तीत जास्त पाच वर्षांच्या कालावधीपेक्षा जास्त कालावधीचे देकार देण्यात येऊ नयेत. महामंडळाच्या महसुलामध्ये अशा कार्यपध्दतीमुळे निश्चितच वाढ होईल, अशी समितीची धारणा आहे. समितीच्या उपरोक्त शिफारशीबाबत पुढील तीन महिन्यांच्या कालावधीत कार्यवाही करून समितीला कळवावे,

आठ - टेलीकॉम डक्टस भाड्याने देण्यामधील विलंब :-

८.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००६-२००७ च्या (वाणिज्यिक) अहवालातील प्रकरण क्रमांक ४ मधील परिच्छेद क्रमांक ४.१२ मध्ये "टेलीकॉम डक्टस भाड्याने

देण्यामधील विलंब" यासंबंधात महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले आहेत की, टेलीकॉम डक्टस भाड्याने देण्यात चार वर्षांपेक्षा जास्त विलंब झाल्यामुळे रुपये १४.६८ कोटी महसुलाचे नुकसान झाले होते.

दूरसंचरण उद्योगाची वाढती मागणी भागविण्यासाठी मुंबई-पुणे द्रुतगती महामार्गावर फायबर ऑप्टिक केबल टाकण्यासाठी कंपनीने रुपये १२.४६ कोटी किंमतीचे पस्तीस हाय डेन्सीटी पॉली युरेथेन डक्ट स्थापित केले होते.

संचालक मंडळाला मंजूरीसाठी सादर करण्यात आलेल्या (ऑगस्ट १९९९) प्रकल्प अहवालात असे नमूद करण्यात आले होते की, या प्रकल्पाची संपूर्ण किंमत वापर करणाऱ्यांना हे डक्टस भाड्याने देऊन पाच वर्षात वसूल होणे अपेक्षित होते. सात दूरसंचरण कंपन्यांकडून दर्शविण्यात आलेल्या हित संबधानुसार (२००२) ३५ डक्टसपैकी १,४७५ किलोमीटर लांबीच्या आठ डक्टसचे नियतवाटप करण्यात आले होते त्यांचा तपशील खालीलप्रमाणे होता.-

अ.क्र.	ठिकाण	भाड्याचा दर (डक्टच्या प्रति मीटर प्रतिमहा दर रुपये)	डक्टसची संख्या	किंमत (रुपये कोटीत)	नियतवाटप केलेले डक्टस (वर्ष)	नियतवाटप न केलेले डक्टस
					(लांबी किलोमीटरमध्ये)	
१.	मुलुंड-तुर्भे	--	४ (६०)	निरंक	निरंक	४(६०)
२.	मुलुंड-तुर्भे	२.५०	६ (९०)	०.६६	४ (मे २००२)	२
३.	बीआरसी- कळंबोली	२.५०	१५(३७५)	१.१६	३ (मार्च-मे २००२)	१२
४.	कळंबोली-देहू रोड	--	१०(९५०)	१०.६४	१(ऑक्टोबर २००२)	९
५.	एकूण	--	३५ (१,४७५)	१२.४६	८(२५२)	२७(१.२२३)

लेखापरीक्षणामध्ये असे निदर्शनास आले की, कंपनीने उर्वरित डक्टस २००२ ते ऑगस्ट, २००६ या कालावधीत भाड्याने देण्याची शक्यता तपासून पाहिली नव्हती. कंपनीने चार वर्षांच्या

कालावधीनंतर उर्वरित डक्टस भाड्याने देण्यासाठी निविदा मागविल्या (ऑगस्ट २००६) होत्या व आठ संस्थेनी त्यांचे देकार (रुपये ३.२७ कोटी प्रति वर्ष) सादर केले होते. (सप्टेंबर, २००६) ते विचाराधीन होते. (मे २००७)

अशा रितीने व्यवस्थापनाच्या प्रयत्नांच्या अभावामुळे २७ डक्टस (१,२२३ किलोमीटर) चार वर्षांच्या (२००२-०६) कालावधीसाठी मोकळेच पडून राहिले व त्यामुळे नियमवाटपासाठी आकारण्यात आलेल्या म्हणजेच रुपये ३.६७ कोटी प्रति वर्ष दराने रुपये १४.६८ कोटी संभाव्य महसुलाचे नुकसान झाले होते. त्या व्यतिरिक्त २००५-२००६ पर्यंत या डक्टसच्या देखभालीवर कंपनीने केलेला रुपये ३२.४६ लाखाचा देखभालीचा खर्च देखील व्यर्थ ठरला होता.

व्यवस्थापनाने म्हटले होते (जानेवारी २००७) की आठ यशस्वी बोलीदारांनी दिलेले रुपये ३.२७ कोटी प्रति वर्षाचे देकार मिळाले होते व ते विचाराधीन होते व त्यामुळे कोणताही वायफळ खर्च झाला नाही व कंपनीला फायदा योग्यवेळी होईल. परंतु डक्टसच्या नियतवाटपामधील कंपनीद्वारे चार वर्षांच्या अकालनीय विलंबाबाबत काहीही शेरे देण्यात आले नव्हते.

८.२ : याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करतांना असे नमूद केले की, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने मुंबई-पुणे द्रुतगती महामार्गावर जागतिक स्तरांवरील दुरसंचलन उद्योजकांची वाढती मागणी भागविण्यासाठी फायबर केबल टाकल्या. यासाठी सन २००२ मध्ये प्राथमिक अभिव्यक्ती हितसंबंध (Initial Expression of Interest) प्रसारीत करण्यात आले व टेलिकॉम कंपन्यांना डक्टस लीझवर घेण्यासाठी देकार मागविण्यात आले ते खालील रस्त्यांसाठी मुंबई-पुणे द्रुतगती महामार्ग, मुंबई-ऐरोली-तुर्भे आणि बी.ए.आर.सी.कळंबोली. सुरुवातीला सात कंपन्यानी वरील कामात हितसंबंध (Interest) दर्शविला पण शेवटी फक्त तीन कंपन्या, अनुक्रमे, भारती टेलीव्हॅचर्स, पॉवर ग्रीड कॉर्पोरेशन, भारत संचार निगम लिमिटेड यांनी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने ठरविलेल्या २.५० रु. प्रतिमीटर/महिना/वाहिनी (डक्टस) या दराने डक्टस लीझवर घेतले. दि. ९ ऑगस्ट १९९९ रोजीच्या महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या संचालक मंडळाच्या बैठकीत दूरसंचार क्षेत्रातील वाढत्या मागणीचा विचार करता दहा वाहिन्या (डक्टस) मुंबई-पुणे द्रुतगती महामार्गावर वाढविण्याचा निर्णय घेण्यात आला.

सप्टेंबर, २००६ मध्ये फेरनिविदा मागविण्यात आल्या आणि आठ यशस्वी निविदा धारकांनी चार निविदाद्वारे अपफ्रंट भाडे रु. १.१२ कोटी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळात जमा केले.

या प्रक्रियेद्वारा अंदाजे आठ यशस्वी देकारदारांकडून अंदाजे रु. ३.२७ कोटी दरवर्षी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला प्राप्त होतील असे अपेक्षित आहे. सात वर्षांच्या भाडेकरारानुसार एकूण अंदाजे रूपये २२.९४ कोटी महामंडळाला प्राप्त होतील. तात्पर्याने महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला टेलिकॉम डक्टस भाड्याने देण्यामधील विलंबामुळे मोठे नुकसानास सामोरे जावे लागले. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने केलेला रु. १२.४६ कोटीचा खर्च चुकीचा आहे असे म्हणणे योग्य नाही. वरील तीन तुकड्यामध्ये केलेला रु. १२.४६ कोटीच्या खर्चापैकी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने बी.एस.एन.एल. पॉवर ग्रीड कॉर्पोरेशन आणि भारती टेलीव्हॅचर या कंपन्यांकडून रु. ४.६८ कोटीची वसूली केलेली आहे. अस्तीत्वात असलेल्या पट्टेदारांकडून मार्च २००६ पर्यंत रु. ८.०५ कोटीचे उत्पन्न असून सहा पट्टेदारांना सात वर्षाकरीता लिझ करार केल्यामुळे रु. २.९५ कोटीची भर प्रतीवर्षी उपर्जीत आहे. यामुळे मार्च २००९ पर्यंत डक्टस भाड्याने दिल्यामुळे रु. ११.९५ कोटी मिळाले. तसेच सहा पट्टेदारांनी सात वर्षाकरीता लिझ करार केल्यामुळे २०१० पर्यंत रु. १६ कोटीपेक्षा जास्त उत्पन्न अपेक्षित आहे. म्हणून डक्टस स्थापनेसाठी केलेला खर्च हा मार्च २००९ पर्यंत भाडेपट्टीच्या उत्पन्नातून वसूल झाला आहे. तथापि, जर व्याज तसेच घसरणीचा खर्च लक्षात घेतला असता सदरचा खर्च हा सन २०१० पर्यंतच्या एकूण उपर्जीत उत्पन्नातून वसूल होईल. म्हणून लेखापरिक्षकांच्या आक्षेपानुसार सन २००२-०५ दरम्यान डक्टस वापरात नसल्याने महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला तोटा सहन करावा लागला असे म्हणण्यास काही तथ्य नाही. परंतु वस्तुस्थितीचे आकलन केले असता असेच सन २००२-०५ पासून टेलिकॉम विभागातील बाजार घट लक्षात घेता प्रमाणित प्रयत्न करून देखील महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला दूरसंचारण चालकांनी डक्टस भाड्याने घेण्यास चांगला प्रतिसाद दिला नाही. आजच्या वस्तुस्थितीनुसार मुंबई-पुणे महामार्गावरील तीन डक्टस, बी.ए.आर.सी.कळंबोलीचे आठ डक्टस तसेच मॅटचे पाच डक्टस वापरात नसूनही डक्टसचा एकूण भांडवली खर्च वसूल झालेला आहे. सदरील डक्टस हे सात वर्षाकरीता भाड्याने दिले गेले तरी महाराष्ट्र राज्य रस्तें विकास महामंडळाला प्रतीवर्षी रु. १.८० कोटीचा निव्वळ नफा होईल. वरील संदर्भाव्यतिरिक्त नमूद करण्यात येते की, अलिकडेच महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने विविध दूरसंचारण चालकांना महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या उड्डाणपुलवरती बीटीएस यंत्रणा स्थापण्याकरीता भाड्याने दिले आहे. यामधुन अंदाजे रु. १.९८ कोटी अपफ्रंट उत्पन्न झाले असून सात वर्षांमध्ये भाड्याचे अंदाजे रूपये १३.८६ कोटी असेल.

याशिवाय, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला रु. २२.९४ कोटी डक्टस भाड्याने देण्याच्या लिलावाद्वारे आठ यशस्वी देकारदारांकडून पुढच्या सात वर्षासाठी प्राप्त होती. अशा लिझ करार स्वाक्षरी झाला आहे. थोडक्यात अतिरिक्त डक्टसच्या मांडणीमुळे मुंबई-पुणे द्रुतगती मार्ग, मुलुंड-तुर्भे आणि बी.ए.आर.सी.कळंबोली विभागावरील या कामासाठीचा खर्च हा वाया जाणारा खर्च होणार नाही आणि महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला या सौद्यामुळे निकटच्या भविष्यात फायदाच होईल.

दूरसंचार वाहिनीमध्ये (DUCT) गुंतवणूकीचा निर्णय हा केवळ व्यवसायिक निर्णय होता. प्रत्येक व्यवसायिक निर्णयात अंतीमतः नफा किंवा तोटा हा असतोच. कंपनीला व्यवसायिक निर्णय घेतांना त्या वेळेच्या परिस्थितीनुरूप निर्णय घ्यावे लागतात. मात्र परिस्थिती दर वेळेला एकसारखी राहत नाही. तथापि, एखादा व्यवसायिक निर्णय सुरुवातीला तोट्याचा वाटू शकतो, मात्र कालांतराने तो फायद्याचाही ठरू शकतो. थोडक्यात, प्रत्येक व्यवसायिक निर्णय हा त्या धंद्यातील जोखीमीवर अवलंबून असतो. अशा परिस्थितीत निर्णय घेतले नाहीत तर प्रगती खुंटीत होऊ शकते. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने विचारपूर्वक व्यवसायिक निर्णय घेतल्यामुळे, त्यापासून फायदा होत असल्याचे दिसून येते.

लेखापरिक्षणात असे नमूद करण्यात आले आहे की, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला सन २००५-०६ पर्यंत रु. ३२.५० लक्ष एवढ्या रकमेचा तोटा, लिज धारकांना योग्य पध्दतीने दूरसंचार वाहिन्यांचे वितरण न केल्यामुळे झाला, ही बाब संयुक्तिक (तर्कसंगत) वाटत नाही, कारण वरील प्रकल्पासाठी करण्यात आलेला खर्च विचारात घेता, त्यापासून प्राप्त झालेला महसूल, हा जास्त असल्याने, हे सिध्द होते, म्हणून विनंती करण्यात येते ही वरील लेखाआक्षेप कृपया वगळण्यात यावा.

८.३ महामंडळाने व्यक्त केलेल्या अभिप्रायाशी शासनाने सहमती दर्शविली.

महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने सादर केलेले स्पष्टीकरण वस्तुस्थितीवर आधारीत असून ते कृपया मान्य करण्यात यावे.

८.४ यावर "महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ मर्यादित" व सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या सचिव तथा इतर अधिकारी यांची दिनांक १० फेब्रुवारी, २०११ रोजी साक्ष घेतली. सदर साक्ष मध्ये टेलिकॉम डक्टस भाड्याने देण्यास चार वर्षापेक्षा जास्त विलंब झाल्यामुळे

स्मये १४.६८ कोटी महसूलांचे नुकसान झाले या महालेखाकारांच्या आक्षेपाला जबाबदार कोण तसेच हे नुकसान कोणत्या माध्यमातून भरून काढण्यात येईल यावर महामंडळाचे वित्तीय सल्लागार यांच्याकडून सांगण्यात की, २००२ ते २००६ या कालावधीत टेलीकॉम डक्ट्स भाड्याने देण्याबाबतचे टेंडर काढले नाही हे खरे असले तरी त्या काळात इनिशियल एक्सप्लोरेशन ऑफ इंटररेस्ट प्रसारीत करण्यात आले होते. टेलीकॉम कंपन्यांकडून डक्ट्स लीजवर घेण्यासाठी देकार मागविले होते. प्रथम ७ कंपन्यांनी तयारी दाखविली. परंतु शेवटी केवळ भारती टेलीव्हेंचर्स, पॉवर ग्रीड कॉर्पोरेशन व बी.एस.एन.एल. या तीन कंपन्यांनी रु.२.५० ठरविलेल्या दराने डक्ट्स लीजवर घेण्याची तयारी दाखविली. या दराने डक्ट्स भाड्याने दिल्यास ५ वर्षात १२.४६ कोटी रुपये वसूल होणार होते. इनिशियल एक्सप्लोरेशन ऑफ इंटररेस्टची जाहिरात टाईम्स ऑफ इंडिया आणि इकॉनॉमिक टाईम्स या वर्तमानपत्रात दिली होती. त्यानुसार टेलीकॉम व केबल ऑपरेटर्सना बोलाविले होते. परंतु त्यांनी सांगितले की, मंदी असल्यामुळे बाजारामध्ये अतिशय वाईट परिस्थिती आहे, त्यामुळे महामंडळाने जो दर ठरविलेला आहे तो परवडणारा नाही. शिवाय मुंबई-पुणे द्रुतगती मार्गावरील खालापूर व कोन या भागात केबल्स मोठ्या प्रमाणावर जळाल्या होत्या व काही चोरीला गेल्या होत्या. त्यामुळे मुंबई-पुणे द्रुतगती मार्गावरील रस्त्याला पूर्णतः कनेक्टिव्हिटी मिळत नव्हती. ही वस्तुस्थिती लक्षात घेता टेलीकॉम कंपन्यांनी सांगितले की, मुंबई-पुणे द्रुतगती रस्त्यावर केबल्सची कनेक्टिव्हिटी पूर्ण करून द्यावी. त्यानुसार महामंडळाने मॅटेनन्स एजन्सी नियुक्त केली. २००५ च्या दरम्यान खालापूर व कोन येथे जे डक्ट्स गायब झाले होते किंवा केबल्सचे जे नुकसान झाले होते त्यांची सुधारणा करण्यात आली. २००६ मध्ये आम्ही पुन्हा या संदर्भात बैठक घेतली. त्यावेळी टेलीकॉम कंपन्यांनी सांगितले की, मुंबई-पुणे रस्त्यावर पूर्णतः कनेक्टिव्हिटी उपलब्ध करून दिल्यास टेलीकॉम डक्ट्स भाड्याने घेण्यासाठी प्रतिसाद देण्यास तयार आहोत. महोदय, मुलुंड-एरोली-तुर्भे आणि वाशी या दरम्यान नवी मुंबई महानगरपालिका आणि सिडकोच्या माध्यमातून रस्त्याच्या रुंदीकरणाचे काम हाती घेण्यात आल्यामुळे केबल्सचे मोठ्या प्रमाणावर नुकसान झाले होते. ज्या ठिकाणी केबल्सचे नुकसान झाले होते त्या ठिकाणी केबल टाकण्यात आले. त्यामुळे टेलीकॉम कंपन्यांकडून २००६ मध्ये डक्ट्स भाड्याने घेण्यासाठी चांगला प्रतिसाद मिळाला. डक्ट्स भाड्याने देण्यासाठी कंपन्यांकडून ४ रु. ६० पैसे दर मिळाला. कनेक्टिव्हिटी उपलब्ध करून देण्यासाठी आम्ही केबल टाकण्याच्या कामी १२.४५ कोटी रुपयांची गुंतवणूक केली होती. कंपन्यांना टेलीकॉम डक्ट्स

भाड्याने दिल्यामुळे त्यांच्याकडून महामंडळाला १५.०४ कोटी रुपये मिळाले असून, येत्या १०-१५ दिवसांत पुन्हा ३ कोटी रुपये मिळणार आहेत. याचाच अर्थ आम्ही जी गुंतवणूक केली आहे त्यापेक्षा आम्हाला ४ कोटी रुपये अतिरिक्त मिळणार आहेत. आज आमच्याकडे ३५ पैकी केवळ ६ टेलीकॉम डक्ट्स शिल्लक आहेत. आतापर्यंत आम्हाला याद्वारे ३.४ कोटी रुपये महसूल मिळत होता तो आता ४ कोटी रुपये मिळणार आहे. आतापर्यंत महामंडळ टेलीकॉम डक्ट्स भाड्याने देत होते. परंतु आता आम्ही स्वतःच बँडविथ विकसित केल्यामुळे महामंडळाची कुवत वाढवून फायबर केबल टाकत आहोत. तसेच महालेखापरीक्षकांनी दुसरा आक्षेप मॅटेनन्स एजन्सीवर प्रती वर्षी ३४ लाख रुपये करण्यात आलेल्या खर्चाबाबत घेतलेला होता. या अनुषंगाने आमचे म्हणणे एवढेच आहे की, मुलुंड-एरोली-तुर्भे आणि वाशी या दरम्यान नवी मुंबई महानगरपालिका आणि सिडकोच्या माध्यमातून रस्त्याच्या रुंदीकरणाचे काम हाती घेण्यात आल्यामुळे त्या परिसरात मोठ्या प्रमाणावरील डॅमेजमुळे केबल्सचे नुकसान झाले होते. या नुकसानीसंदर्भात आम्ही महानगरपालिका आणि सिडको यांना कळविले होते. परंतु त्या दोन्हीही संस्था शासनाच्या असल्यामुळे त्यांच्याकडून पुरेसा प्रतिसाद मिळाला नाही. परंतु हे खरे आहे की, २००२-२००६ दरम्यान टेलीकॉम डक्ट्स भाड्याने न दिल्यामुळे जे नुकसान झाले होते ते भरून काढलेले आहे. यावर समितीने विचारले की, महामंडळाने केबल टाकण्याचे काम अगोदरच केले असते तर आज ३-४ कोटी रुपयांचा फायदा १० कोटी रुपयांवर गेला असता. शिवाय आपली मालमत्ता जर कोणी डॅमेज करीत असेल तर त्या मालमत्तेवर आपण लक्ष ठेवावयास पाहिजे होते. रस्ता रुंदीकरण, रोड क्रॉसिंगच्या कामाबरोबरच अनेक ठिकाणी अनधिकृत रित्या रस्ता खोदला जातो. अशा कामांकडे देखील महामंडळाने जाणीवपूर्वक लक्ष ठेवावयास पाहिजे. तसेच या कामी अनियमितता झाली ही वस्तुस्थिती खरी आहे काय? त्यावर समितीला सांगण्यात आले की, केबल्सचा मॅटेनन्स ठेवला तरी काही प्रमाणात चोऱ्या होतातच. कारण आपण सर्वच ठिकाणी लक्ष देऊ शकत नाही. खालापूर परिसरात अनेक व्यक्ती केबलचा व्यवसाय करतात. त्यामुळे त्या ठिकाणी अशा प्रकारे केबलची चोरी होण्याचे प्रकार घडतात. महामंडळाकडून यामध्ये अनियमितता झाली हे आम्ही मान्य करू शकणार नाही. हे खरे आहे की, २००२ ते २००६ च्या दरम्यान बाजारात मंदी होती. त्यामुळे टेलीकॉम डक्ट्स भाड्याने घेण्यासाठी प्रतिसाद मिळाला नाही. शिवाय अनेक भागातील केबल्स लाईनचे नुकसान झाल्यामुळे सुध्दा टेलीकॉम डक्ट्स भाड्याने घेण्यास कोणी आले नाही. परिणामी आम्हाला केबल्सची दुरुस्ती करावी लागली किंवा नवीन केबल्स टाकावे लागले. महामंडळाला जास्तीत जास्त महसुली उत्पन्न मिळविण्यासाठी आम्ही

प्रयत्नशील आहेत. मुलुंड-एरोली, बीएआरसी-कळंबोली या लाईनमधून कमीतकमी ४ कोटी रुपये मिळतात. यावर महालेखाकारांनी विचारले की, Your reply is contradictory. In the first part of your reply, you have accepted that the Company suffered revenue loss. However, in the second part of your reply, you stated that the Company recovered the amount more than which the Company had invested. यावर महामंडळाचे वित्तीय सल्लागार यांच्याकडून सांगण्यात की, I agree with you. The company invested Rs. 12.45 crores for laying of fibre cables and against it the company received Rs. 15.04 crores by way of lease rent from the telecom companies and in the next 10-15 days the company will receive Rs. 3 crores more. This means, the Company will get Rs. 4 crores more than which it invested. Thus, this is not an actual loss, this is a notional loss. असे सांगण्यात आले.

८.५ अभिप्राय व शिफारशी :-

टेलिकॉम डक्टस भाड्याने देण्यास चार वर्षांपेक्षा जास्त विलंब झाल्यामुळे रुपये १४.६८ कोटी महसूलांचे नुकसान झाल्याचे महालेखाकारांनी आपल्या परिच्छेदामध्ये आक्षेप नमूद केले आहे. समितीसमोर झालेल्या साक्षीवरून महालेखाकारांच्या आक्षेपात पुष्टी मिळत असल्याचे समितीस दिसून येते. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने टेलिकॉम डक्टस भाड्याने देण्याबाबत २००२-२००६ या कालावधीत निविदा काढलेल्या नाहीत. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळास ३.२६ कोटी दर वर्षी प्राप्त होतील असे अपेक्षित आहे. सात वर्षांच्या भाडे करारात अंदाजे रुपये २२.९४ कोटी महामंडळाकडून प्राप्त झाले असते. परंतु महामंडळाने टेलिकॉम डक्टस भाड्याने देण्यामधील विलंबामुळे महामंडळाचे नुकसान झाले. याबाबत विचारणा केली असता सन २००२-२००६ या कालावधीत टेलिकॉम डक्टस भाड्याने देण्याबाबतचे टेंडर काढले नाही. त्या काळात प्राथमिक अभिव्यक्ती हितसंबंध प्रसारीत करण्यात आले होते. टेलिकॉम कंपन्यांकडून डक्टस भाड्याने देण्याबाबत देकार मागविला होता. तेव्हा प्रथम ७ कंपन्यांनी तयारी दर्शविली. त्यातील तीन कंपन्यांना रुपये २.५० प्रतिमीटर ठरविल्या दराने डक्टस भाड्याने घेण्याची तयारी दर्शविली. या दराने डक्टस भाड्याने दिल्यास ५ वर्षांत १२.४६ कोटी रुपये वसूल होणार असा युक्तीवाद समितीसमोर करण्यात

आला. परंतु मुंबई-पुणे रस्त्यात पूर्णता कनेक्टिव्हिटी उपलब्ध करून दिल्यास टेलिकॉम डक्टस भाड्याने घेण्यास प्रतिसाद देण्यास तयार झाले त्यावेळी कंपनीला ४ रुपये प्रतिमीटर दर मिळाला. महामंडळाचे तसेच महामंडळांकडून मुंबई-पुणे दूर्तगती महामार्गाची केबल्सची देखभाल करण्यासाठी कोणतीही एजन्सी नियुक्त न केल्यामुळे केबल्सची चोरी झाली. तसेच, मुलुंड-एरोली-तुर्भे आणि वाशी येथील रस्त्याच्या रुंदीकरणाचे काम हाती घेतल्यामुळे केबल्सचे मोठयाप्रमाणात नुकसान झाले त्यामुळे महामंडळाचे आर्थिक नुकसान झाले आहे. अशा घटना वारंवार घडणे महामंडळाच्या हिताच्या दृष्टीने फायदेशीर नाहीत. समितीचे असे मत आहे की, महामंडळाला अधिक फायदा कसा मिळेल याकडे तेथील अधिकाऱ्यांनी लक्ष दिले पाहिजे. यादृष्टीने शासनाने देखील महामंडळाच्या कामकाजावर सर्वसाधारण लक्ष देणे आवश्यक आहे. यासाठी शासनाने काही मार्गदर्शक तत्वांची आखणी करून देणे आवश्यक आहे. याप्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत कळविण्यात यावी, अशी समितीची शिफारस आहे.

नऊ - कंत्राटदाराला अदेय फायदा :-

९.१ : भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००६-२००७ च्या (वाणिज्यिक) अहवालातील प्रकरण क्रमांक ४ मधील परिच्छेद क्रमांक ४.१४ मध्ये "कंत्राटदाराला अदेय फायदा" यासंबंधात महालेखाकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले की, कंपनीला टोल वसुली कंत्राटाला निविदा न मागविता मुदतवाढ दिल्यामुळे रुपये २३.५० कोटीचा महसुलीचा तोटा झाला होता व अनियमित कसर दिल्यामुळे रुपये २.८१ कोटीचा तोटा झाला होता व बेस्ट बसेसकडून देय नसलेल्या टोलची वसुली कंत्राटदाराने केली होती.

कंपनीने मुंबई शहरामध्ये प्रवेश करण्याच्या पाच शिरकाव बिंदुवर टोल वसुली करण्याचे कंत्राट १ डिसेंबर, २००२ पासून तीन वर्षांच्या कालावधीसाठी आयडिअल रोड बिल्डर्स मर्यादित (आयआरबी), मुंबई यांना रुपये २२५ कोटीला प्रदान (नोव्हेंबर, २००२) केले होते. त्यानंतर ताबडतोब एक महिन्यानंतर (डिसेंबर, २००२) कराराला पुढील तीन वर्षांच्या कालावधीसाठी नोव्हेंबर, २००८ पर्यंत निविदा न मागविता अतिरिक्त अपफ्रन्ट प्रदान रुपये २०१.५० कोटी स्वीकारून मुदतवाढ देण्यात आली होती. त्याशिवाय, आयआरबी बरोबर झालेल्या कराराच्या शर्ती व अटीनुसार बृहन्मुंबई विद्युत

पुरवठा व वाहतूक उपक्रम (बेस्ट) यांना मुंबईकडून येणाऱ्या दहिसर टोल नाका ओलांडून दहिसर बस डेपोकडे येणाऱ्या बसेसवरील टोल कंपनीकडे थेट भरणा करणे आवश्यक होते.

या संदर्भात लेखा परीक्षणामध्ये खालील बाबी निदर्शनास आल्या :

- कंत्राट प्रदान केल्यानंतर एक महिन्याच्या कालावधीनंतर त्याच शर्ती व अटीवर कोणत्याही स्पर्धात्मक बोल्या न मागविता व त्याची कामकाजप्रगती न तपासता व वाहतूक आवाक्याबाबत कोणतेही समर्थन न नोंदविता तीन वर्षांसाठी मुदतवाढ देणे अनियमित होते व त्यामध्ये पारदर्शकतेचा अभाव होता. वाढीव वाहतूकीचा विचार करता अपफ्रन्ट प्रदानामध्ये वाढ व्हायला हवी असतांना प्रत्यक्षात मूळ करार रकमेच्या तुलनेत रुपये २३.५० कोटीची घट करण्यात आली, परिणामस्वरूप कंपनीच्या महसुलाचे नुकसान झाले व कंत्राटदाराचा अदेय फायदा झाला होता. कंपनीने कंत्राटदारामार्फत वसूल होणाऱ्या टोल महसुलाची वाहने मोजमाप यंत्र बसवून अचूकतेबाबत कोणतीही खात्रीकरणे घेतली नव्हती.
- करारानुसार बेस्टकडून टोल महसुलाची वसुली कंपनीला करावयाची होती ही स्पष्ट अट असतांनाही, कंत्राटदाराने करार मूल्यांमध्ये (रुपये २२५ कोटी) कसर देण्याची मागणी (मे २००३/डिसेंबर, २००४) केली होती. हा दावा फेटाळण्याऐवजी संचालक मंडळाने कंत्राटदाराने बेस्ट बसेसची वाहतूक त्यांच्या देकारामध्ये समाविष्ट केली. या आधारावर आयआरबीला रुपये १.३२ कोटीची एकरकमी कसर (डिसेंबर २००२ ते नोव्हेंबर, २००४) मंजूर केली होती. व्यवस्थापनाचे हे म्हणणे विधीग्राह्य नव्हते. कारण डिसेंबर २००० मध्ये टोल महसुलाचे हे कंत्राट देण्यापूर्वी याच ठिकाणी हा कंत्राटदार कंपनीतर्फे टोल वसुलीचे काम करित होता. त्यामुळे आयआरबीला बेस्ट बसेस वाहतूक व टोल वसुलीची पध्दती याबाबतच्या स्थितीची पूर्ण कल्पना होती. अशारितीने, कराराच्या अटीचे उल्लंघन करून कसर देण्यात आली होती व त्यामुळे कंत्राटदारास अदेय फायदा झाला होता.
- आयआरबी यांना कोणत्या आधारे रुपये १.३२ कोटीची कसर देण्यात आली त्याची तपासणी लेखापरीक्षणात करणे शक्य झाले नव्हते.
- कंपनीने करारामध्ये यविनिर्दिष्टित केल्याप्रमाणे टोल थेट कंपनीकडे भरण्यास बेस्टला सांगितले नव्हते. त्यामुळे बेस्टने रुपये १.४९ कोटीचा टोल (एप्रिल २००४ ते मार्च २००७)

आयआरबीकडे भरला होता. या रकमेमध्ये स्रये ३१.२२ लाख (एप्रिल २००४ ते नोव्हेंबर २००४) या कालावधीसाठीचे होते. ज्यासाठी आयआरबीला कसर देण्यात आली होती. त्यामुळे आयआरबीचा दुप्पट फायदा झाला होता.

- डिसेंबर, २००२ ते मार्च, २००४ या कालावधीसाठी आयआरबीला कसर दिली होती. त्याकालावधीचे बेस्टकडून प्रलंबित असलेल्या टोलचा दावा करण्यात कंपनीला अपयश आले होते. या कालावधीसाठीचे गोळा करावयाचा राहिलेला व मे २००७ पर्यंत वसूल न केलेली टोलची रक्कम स्रये १.०१ कोटी एवढी होती.

अशारितीने वाढीव करारामधील कमीम अपफ्रंट प्रदान रक्कम स्रये २३.५० कोटी व अनियमित कसर (स्रये १.३२ कोटी) व आयआरबीकडून अनावश्यकरित्या वसूल केलेला टोल(स्रये १.४९ कोटी) स्रये २.८१ कोटी असा एकूण स्रये २६.३१ कोटीचे नुकसान कंपनीला सोसावे लागले होते. परिणामस्वरूप कंत्राटदाराला शर्ती व अटीचे उल्लंघन करून अदेय फायदा देण्यात आला होता व करारामध्ये अनियमितला मुदतवाढ देण्यात आली होती.

९.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करतांना असे नमूद केले की, लेखापरिक्षकांनी असे नमूद केले आहे की, (पथकर वसूलीच्या कंत्राटाला) नवीन निवीदा न मागविता त्याच अटी व शर्तीवर कंत्राटदाराला मुदतवाढ देण्यात आली. लेखापरिक्षकांनी पुढे असेही नमूद केले अहे की, अपफ्रंट रक्कम ही पूर्वीच्या कंत्राटापेक्षा रु २३.५० कोटीने कमी करण्यात आली. वाहतूक आणि पथकराच्य दरांमध्ये वाढ झालेली असतांना सुध्दा अपफ्रंट, वस्तुतः पूर्वीच्या कंत्राटापेक्षा, वाढविणे गरजेचे होते. कंपनीने सुखातीला अपफ्रंट, रकमेचा निकषाचा अवलंब केला तथापि नंतर आर्थिक गरजा पूर्ण करण्यासाठी तीन वर्षांची मुदतवाढ देण्याचा प्रस्ताव केला.

महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाची रोखे विक्री मालिका १ च्या परताव्यासाठी आणि इतर कर्जाच्या सेवेच्या दायित्वाच्य अदायगीसाठी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला वित्तीय वर्ष २००२-०३ मध्ये मोठया निधीची आवश्यकता होती. सदर कामांसाठी रु २,१३२.०० कोटीची आवश्यकता होती. सदर रकमेपैकी रु ४८८.३९ कोटी त्या वर्षातील व्याजापोटी होती. अर्थसंकल्पिय अंदाज सन २००२-०३ नुसार रु ८००/- कोटी भांडवली खर्चासाठी अतिरिक्त निधी आवश्यक होता.

मात्र डिसेंबर २००२ च्या सुखातीला इतर स्त्रोतांपासून/व्यवस्थेपासून प्रत्यक्ष जमा झालेली रक्कम ही गरजेपेक्षा कमी होती. ३१-१२-२००२ रोजी रोखेविक्री मालिका १ च्या परताव्यासाठी रु७९६.१४ कोटी आणि उर्वरित व्याजापोटी रु ४८५.३४, एवढ्या निधींची आवश्यकता होती.

महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ रोखे विक्रीद्वारा निधी उभारण्याचा प्रयत्नकरीत होती. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला शासनाकडून दिनांक २६/०३/२००२ रोजी रु ८५०/- कोटींची हमी प्राप्त झाली होती. मात्र महामंडळाला रु १३७.४३ कोटीच उभारता आले. महामंडळाने महाराष्ट्र शासन व मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण यांना बांद्रा-वरळी सागरसेसतू प्रकल्पासाठी निधीची मागणी केली. मात्र निधी उपलब्ध होत नव्हता. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने जीवन विमा महामंडळाला रु ८००.०० कोटींच्या "टेक आऊट" निधीसाठी परस्पर किंवा महाराष्ट्र शासनामार्फत, देण्याची विनंती केली. मात्र महाराष्ट्र रस्ते विकास महामंडळाला रु ६१५.०० कोटी दि. ३१/१२/२००२ रोजी रु ८००.०० कोटींच्या मागणी अनुषंगाने, प्राप्त झाले. त्यामुळे रु १८५.०० कोटी कमी प्राप्त झाले. वरील विवेचनावरून हे सिध्द होते की, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने निधी उभारण्यासाठी कोणतीही कसर सोडली नाही. मात्र, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला रोखेद्वारे किंवा शासनाकडून आवश्यक निधी प्राप्त होऊ शकला नाही. कर्जाचा परतावा आणि व्याजाची अदायगी व इतर दायीत्वांमध्ये कसून झाले असता भविष्यातील प्रकल्पांच्य कर्ज उभारणीवर त्याचा निश्चित परिणाम झाला असता. कारण कर्ज उभारणीचे मुल्यमापन करणाऱ्या संस्था (Rating Agencies) यांनी त्यावेळेस महाराष्ट्र शासनाच्या पत मुल्यांकनाचा दर्जा कमी केला होता. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्य संचालक मंडळाच्या ४४ व्या, ४५ व्या, ४६ व्या आणि ४७ व्या बैठकीत निधीची आवश्यकता आणि उभारणीसाठी उपलब्ध पर्याय यावर सविस्तर चर्चा करण्यात आली होती.

वरील परिस्थितीवर मात करण्यासाठी महामंडळाने इतर पर्यायासोबत एक नविन पर्याय कंत्राटदाराकडून अपफ्रंट रक्कम घेण्याचा प्रस्ताव साप्ताहिक देय रक्कमेसह मुंबई पथकर कंत्राटदारांना विनंती करण्यात आली त्यानुसार सात निविदा प्राप्त झाल्या त्यापैकी चार निविदा पात्र ठरविल्यामुळे स्त्रये २२५.०० कोटीचा अपफ्रंट रक्कमेचा कंत्राट अंतिम करण्यात आला सदर कंत्राट

दि. १/१२/२००२ पासून सुरु होऊन दिनांक ३०/११/२००५ ला संपणात्या तीन वर्षांच्या कालावधीसाठी होता.

मात्र, अपफ्रंट रक्कमेद्वारा रु २२५.०० कोटी प्राप्त होऊनही महामंडळाच्या निधीची आवश्यकता पूर्ण होत नव्हती. कारण महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला रोखे मालिका १ चा परतावा रु ७९६.१४ कोटी दिनांक ३१.१२.२००२ रोजी करावयाचा होता अशा परिस्थितीत मेसर्स आयडियल रोड बिल्डर्स यांनी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला पुढील अपफ्रंट रकमा उपलब्ध करून देण्याची तयारी दर्शविली, आणि त्यासाठी त्यांनी निरनिराळ्या बँका तसेच, वित्तीय संस्था यांचेकडून निधी उभारण्याची तयारी असल्याचे दर्शविले. आवश्यक तो निधी इतर माध्यमातून उपलब्ध होत नसल्यामुळे महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या संचालक मंडळाच्या ४९ व्या बैठकीत अतिरिक्त निधी (अपफ्रंट पथकाद्वारे उभा करण्याचा पुढील ३ वर्षांसाठीचा निर्णय) आधीच्या रु २२५ कोटींच्या अपफ्रंट पध्दतीचा विस्तार म्हणून पुढील ३ वर्षांसाठीची मुदतवाढ देऊन, अपफ्रंट पथकाद्वारे उभा करण्याचा निर्णय घेण्यात आला. म्हणून संचालक मंडळाने आय.आर.बी.च्या मुंबई आणि मुंबई उपनगरे येथून पथकर जमा करण्याच्या कंत्राटाला रु १९९.५८ कोटी पेक्षा कमी नसलेल्या अपफ्रंट रकमेच्या आधीन राहून १५६ आठवड्यांनी मुदतवाढ देण्याचा निर्णय घेतला संचालक मंडळाने उपाध्यक्ष आणि व्यवस्थापकीय संचालक व अध्यक्षाना कंत्राटदारांबरोबर वरील निर्णयाच्या योग्य त्या पध्दतीने अंमलबजावणी करण्यासाठी प्राधिकृत केले. त्यानंतर उपाध्यक्ष व व्यवस्थापकीय संचालकांना कराराच्या प्रबंधनासाठी, मुदतवाढ देण्यासाठी, करार स्वाक्षरी करण्यासाठी, बदली करार करण्यासाठी आणि पुरक करार करण्यासाठी प्राधिकृत केले. त्यानंतर आय.आर.बी बरोबरचा कंत्राट पुढील ३ वर्षांसाठी म्हणजेच दिनांक ३०/११/२००८ पर्यंत रु २०२.५० कोटी स्मये अपफ्रंट रक्कम घेऊन वाढविण्यात आला.

वरील विवेचनावरून हे सिध्द होईल की, पथकराची अपफ्रंट रक्कम घेण्याशिवाय महामंडळाला कोणताही पर्याय उपलब्ध नव्हता आणि त्यामुळे व्याजाच्या परतफेडीसाठी व देणी भागविण्यासाठी तीन वर्षांची मुदतवाढ देण्यात आली. जर महामंडळाने देय दिनांकाला महामंडळाच्या दायित्वाची अदायगी केली नसती तर महामंडळाची पत (पत मुल्यांकन संस्थेकडून) (Rating Agency) कमी करण्यात आली असती. त्यामुळे महामंडळाला प्रकल्पांसाठी निधी उभारणे

बाजारातून शक्य झाले नसते. याशिवाय महामंडळावर धनकोकडून दंड आकारला गेला असता आणि जप्तीची कार्यवाही धनकोकडून झाली असती.

महामंडळाने अगोदरच जाहीर निविदा मागविल्या होत्या व ही पूर्ण प्रकीया पारदर्शक होती. संचालक मंडळाने देणी भागविण्यासाठी मुदतवाढ देण्याचा जाणिवपूर्वक निर्णय घेतला असल्यामुळे नवीन निविदा मागविण्याची आवश्यकता नव्हती. चौथ्या व सहाव्या वर्षाची अपफ्रंट रक्कमही तारखेला शून्य घेण्यात आली म्हणजेच आधीच्या कराराची, ही मुदतवाढ असल्यामुळे पहिल्या वर्षाच्या सुस्वातीला ५ व्या व ६व्या वर्षाच्या पथकराच्या रकमेचे सद्यःमूल्य घेण्यात आले. अर्थातच ही रक्कम १ ल्या ३ वर्षाच्या सद्यःमूल्यांपेक्षा कमी असले (सद्यः मूल्य तक्ता सोबत जोडला आहे.) थोडक्यातच वाहातूकीत होणारी वाढ आणि पथकराच्या दरात होणारी वाढ या दोन्ही बाबींचा विचार वार्षिक पथकरापासून प्राप्त होणारे उत्पन्न गणना करताना विचारात घेण्यात आले आहे. (प्रत्ये ४ थ्या, ५ व्या व ६ व्या वर्षासाठी)

कंत्राटदाराने वसूल केलेल्या पथकराची रक्कमेची अचुकता ATCC (Automatic Traffic Count-cum-classifire) पध्दतीद्वारा तपासली जाते. जी प्रत्येक पथकर नाक्यावर बसविण्यात आलेली आहे.

(२.१) लेखापरिक्षकांनी असेही नमूद केले आहे की, रु १.३ कोटींची मे २००३ ते डिसेंबर २००४ च्या कालावधीमध्ये कंत्राटदारास सूट देण्यात आलेली होती. जी कंत्राटाच्या अटी/शर्ती भंग करणारी अहे आणि ज्यामुळे कंत्राटदाराला अदेय फायदा ठरतो.

उपलब्ध माहितीच्या आधारे असे निदर्शनास येते की, सदर रक्कम कंत्राटदाराला, बकेसच्या एकदिशीय मार्गिकेमुळे देण्यात आली. कंत्राटातील संबंधीत अट खालीलप्रमाण आहे -

"दहिसर पथकर नाक्यावर मुंबईकडून येणाऱ्या बेस्टच्या काही बसेस ज्या दहिसर पथकर नाका ओलांडल्यानंतर दहिसर बस आगाराकडे जाताना यु टर्न घेतील त्या बसेस महामंडळाला प्रत्यक्षरित्या पथकर अदा करतील."

कंत्राट कालावधीमध्ये कंत्राटदार अशा फेऱ्यांचा हिशोब ठेवून दर त्रेमासिकाला महामंडळाला सादर करेल. यासाठी कंत्राटदार कुठलीही रक्कम महामंडळाकडून घेणार नाही.

वरील विशिष्ट पध्दत ठेवण्याचा उद्देश हा होता की बेस्ट, त्यापुर्वी दहिसर पथकर नाक्याच्या येथे यु टर्न घेताना कोणताही पथकर अदा करत नव्हते. ते फक्त मुंबई महानगरपालिकेच्या

हद्दीबाहेर जाणाऱ्या बसेससाठीच पथकर देत होते. सोबत श्री.राहुल अस्थाना, महाव्यवस्थापक, बेस्ट मुंबई महापालिकेच्या हद्दी बाहेर जाणाऱ्या बसेससाठीच पथकर देतील.

दहीसर पथकर नाक्याच्या अधिसूचनेनुसार बेस्ट बसेसेना पथकरात कोणत्याही प्रकारची सूट देण्यातय आलेली नव्हती. त्यामुळे कंत्राटदाराने वाहतूक गणना करताना बेस्टच्या बसेसचा अंतर्भाव केलेला होता आणि या गणनेवर आधारित निविदा कंत्राटदारांनी सादर करणे अपेक्षित होते. या कलमाचा असा अर्थ होतो की, जर महामंडळाला अशा प्रकारे थेटरित्या रक्कम प्राप्त झाल्यास ती रक्कम संबंधीत कंत्राटदाराला दिली जाईल किंवा त्याप्रित्यर्थ त्याला सूट (Rebate) देण्यात येईल. या अगोदर या पथकर नाक्यावर काम केलेल्या दोन्ही कंत्राटदारांना सूट देण्यात आलेली आहे. दावा समितीने रु १,३१,७४,०२०/- एवढी सूट (Rebate) कंत्राटदाराला डिसेंबर २००२ ते नोव्हेंबर २००४ या कालावधीसाठी मंजूर केलेली आहे.

(२.३) महामंडळाने कंत्राटदाराशी याबाबत पत्रव्यवहार केल्यानंतर त्याने दुबार रक्कम मिळाल्याचे मान्य केले आहे आणि कंत्राटदाराने एप्रिल २००४ ते नोव्हेंबर, २००४ मध्ये अतिरिक्त सुटची रक्कम स्पष्टे ३७,६५,३३०/- महामंडळाला परत केली आहे.

(२.४) नमूद केल्याप्रमाणे बेस्ट (BEST) च्या बसेस फक्त मुंबई महानगरपालिकेच्या हद्दीबाहेर जाणाऱ्या बसेससाठी पथकर अदा करत होते आणि दहीसर येथे युटर्न घेणाऱ्या या बसेससाठी ते पथकर अदा करत नव्हते. त्यामुळे डिसेंबर २००२ ते मार्च २००७ या कालावधीतील पथकराची वसुली करण्याचा प्रश्न उद्भवत नाही.

बेस्टने एप्रिल २००७ पासून महामंडळाला थेट रक्कम अदा करणे सुरु केलेले आहे. मात्र संबंधीत कंत्राटदाराने आता असा दावा केला आहे की, बेस्टने मुंबई महानगरपालिकेच्या हद्दीच्या बाहेर जाणाऱ्या बसेसचा पथकर थेट महामंडळाकडे जमा केलेला आहे आणि त्यामुळे महामंडळाकडे अशा रकमेची वसुली करण्याचा दावा केला आहे.

९.३ महामंडळाने व्यक्त केलेल्या अभिप्रायाशी शासनाने सहमती दर्शविली आहे.

महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने सादर केलेले स्पष्टीकरण वस्तुस्थितीवर आधारित असून ते कृपया मान्य करण्यात यावे.

९.४ यावर "महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ मर्यादित" व सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने सार्वजनिक

बांधकाम विभागाच्या सचिव तथा इतर अधिकारी यांची दिनांक १० फेब्रुवारी, २०११ रोजी साक्ष घेतली. त्यामध्ये कंत्राटदाराला अदेय फायदा असा महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदविला होता. आक्षेपासंदर्भात अधिक स्पष्टीकरण करण्याविषयी सांगितले असता मुंबईत प्रवेश करण्यासाठी निरनिरळ्या ठिकाणी पाच प्रवेश मार्ग आहेत. तेथून टोल वसूल केला जातो. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाला निधीची कमतरता होती त्यामुळे सेक्युटरायझेशनचा निर्णय घेतला. म्हणजे पुढील दहा-पंधरा वर्षासाठी जेवढा टोल वसूल होणार असेल तेवढा निधी एकरकमी घ्यावयाचा आणि ज्याने ही रक्कम अदा केली असेल त्याने स्वतः टोल वसूल करावयाचा. तसेच मुंबईत प्रवेश करण्यासाठी पाच प्रवेश मार्ग आहेत. सन २००२ ते २००५ या तीन वर्षासाठी टोल वसूल करण्यासाठी निविदा मागविण्यात आल्या होत्या. त्यामध्ये आय.आर.बी.ने तीन वर्षासाठी २२५ कोटी रुपये दिले. त्यानंतर वांद्रे-वरळी सी-लिंकच्या कामासाठी निधीची आवश्यकता होती. त्यासाठी जवळपास १३०० कोटी रुपयांची आवश्यकता होती. तेवढा निधी प्राप्त झाला नाही. तेव्हा बॉन्ड काढण्यात आले. परंतु आवश्यक तेवढा निधी उपलब्ध होत नसल्यामुळे सन २००२ मध्ये आर.आर.बी.ला टोल वसुलीसाठी आणखी तीन वर्षे वाढवून दिली म्हणजे एकूण सहा वर्षे त्यांनी टोल वसुली करावयाची आहे. पुढील तीन वर्षांची मुदत देत असताना डिस्काऊटींग पध्दतीनुसार आर.आर.बी.कडून पुढील तीन वर्षासाठी १९९ कोटी रुपये घेण्यात आले. त्यामुळे २३.५० कोटी रुपयांचा तोटा झालेला आहे असे सांगण्यात आले. त्यावर समितीने विचारले की, आपणास पहिल्या तीन वर्षासाठी २२५ कोटी रुपये मिळाले. नंतर पुढील तीन वर्षासाठी किती रक्कम मिळाली असती? यावर सांगण्यात आले की, आपण पहिला अॅडव्हान्स घेतला आहे. तसेच आम्हाला निधीची आवश्यकता होती म्हणून असे करावे लागले. यामध्ये पाच टक्के ट्रॅफिक व टोल वाढ असते ती आपण डिस्काऊंट केलेली आहे. त्यावर महालेखाकारांनी सांगितले की, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ कंत्राटदेत असताना त्यात व्यवसायभिमुक निर्णय घेण्याची आवश्यकता आहे. वर्षानुवर्ष लेखापरीक्षा विभागाकडून देण्यात आलेल्या अभिप्रायाची अंमलबजावणी करण्यात आली नाही. महामंडळाने तदर्थ निर्णय घेतल्याचे आढळून आले आहेत. महामंडळाला काही मार्गदर्शक तत्वे असावित नाहीतर हे असेच चालू राहिल तेथे कोणत्याही प्रकारचे स्थितीची मुल्य धारना करण्यात आलेली नाही. तसेच महामंडळाने सर्व कंत्राटाचे पुनर्वसन करावे व महामंडळाच्या दृष्टीने उपयोगी अथवा फायदेशीर ठरतील. यावर समिती प्रमुखानी म्हटले की, रस्ते विकास महामंडळ हे शासकीय महामंडळ असल्यामुळे त्याचे विधिमंडळाला उत्तरदायीत्व आहे आणि ही समिती विधिमंडळाची प्रतिकृती आहे. त्या अनुषंगाने समिती आपणास प्रश्न विचारत आहे. आपण

याठिकाणी जो खुलासा केला तो शासनासमोर केला तर मान्य होईल, परंतु आपणास समिती समोर अशाप्रकारे स्पष्टीकरण देता येणार नाही. तसेच सरकारचे उत्पन्न वाढविणारी हे महामंडळ आहे. आपण डिस्काऊंट दिल्यामुळे जो निधी मिळाला तो निधी दुसरीकडे वापरला. आपण हा निधी दुसरीकडे वापरल्यामुळे आपला फायदा झाला की डिस्काऊंट दिल्यामुळे तोटा झाला आहे. यावर महामंडळाकडून सांगण्यात आले की, याठिकाणी नुकसान झाले असे म्हणता येणार नाही. जर आपण दुसरीकडून लोन घेतले असते तर त्यावर आपणास व्याज द्यावे लागले असते.

९.५ अभिप्राय व शिफारस :-

कंपनीने मुंबई शहरामध्ये प्रवेश करण्याच्या पाच शिरकाव बिंदुवर टोल वसुली करण्याचे कंत्राट १ डिसेंबर, २००२ पासून तीन वर्षांच्या कालावधीसाठी आयडिअल रोड बिल्डर्स मर्यादित (आयआरबी), मुंबई यांना रुपये २२५ कोटीला प्रदान (नोव्हेंबर, २००२) केले होते. त्यानंतर ताबडतोब एक महिन्यांनंतर (डिसेंबर, २००२) कराराला पुढील तीन वर्षांच्या कालावधीसाठी नोव्हेंबर, २००८ पर्यंत निविदा न मागविता अतिरिक्त अपफ्रन्ट प्रदान रुपये २०१.५० कोटी स्वीकारून मुदतवाढ देण्यात आली होती. कंत्राट प्रदान केल्यानंतर एक महिन्यांच्या कालावधीनंतर त्याच शर्ती व अटीवर कोणत्याही स्पर्धात्मक बोली न मागविता व त्याची कामकाजप्रगती न तपासता व वाहतूक आवाक्याबाबत कोणतेही समर्थन न नोंदविता तीन वर्षांसाठी मुदतवाढ देणे अनियमित होते व त्यामध्ये पारदर्शकतेचा अभाव होता. वाढीव वाहतूकीचा विचार करता अपफ्रन्ट प्रदानामध्ये वाढ व्हायला हवी असतांना प्रत्यक्षात मूळ करार रकमेच्या तुलनेत रुपये २३.५० कोटीची घट करण्यात आली, परिणामस्वरूप कंपनीच्या महसुलाचे नुकसान झाले तसेच करारानुसार बेस्टकडून टोल महसुलाची वसुली कंपनीला करावयाची होती ही स्पष्ट अट असतांनाही, कंत्राटदाराने करार मूल्यांमध्ये (रुपये २२५ कोटी) कसर देण्याची मागणी (मे २००३/डिसेंबर, २००४) केली होती. हा दावा फेटाळण्याऐवजी संचालक मंडळाने कंत्राटदाराने बेस्ट बसेसची वाहतूक त्यांच्या देकारामध्ये समाविष्ट केली. या आधारावर आयआरबीला रुपये १.३२ कोटीची एकरकमी कसर (डिसेंबर २००२ ते नोव्हेंबर, २००४) मंजूर केली होती. महामंडळाची एकंदरीत कार्यपध्दती पाहता महालेखाकार यांनी सुचित केल्याप्रमाणे या प्रकरणी झालेले नुकसान चुकीच्या कार्यपध्दतीमुळे झालेले आहे. महामंडळ कंत्राट देत असताना त्यात आर्थिक दृष्ट्या व्यवसायभिमुख निर्णय घेण्याची आवश्यकता होती तसेच लेखापरीक्षा विभागाकडून देण्यात आलेल्या अभिप्रायाची अंमलबजावणी करण्यात आलेली नाही. जर निर्णय

बदलायचे असतील तर ते महामंडळाला लाभदायक असायला हवेत जेणे करून महामंडळाचे आर्थिक नुकसान होणार नाही. याकडे लक्ष देणे आवश्यक आहे. याबाबत वाणिज्यिक प्रथांना महामंडळ स्थरावर प्राधान्य दिल्याचे दिसून येत नाही. म्हणून समिती अशी शिफारस करते की, महामंडळाच्या कार्यपध्दतीमध्ये स्पष्ट धोरण व धोरणात्मक नियोजन असायला पाहिजे जेणे करून महामंडळाचे आर्थिक नुकसान होणार नाही, या पुढील काळात पध्दतीने निर्णय घेण्यात यावेत.

दहा - टोल देयाची वसुली न करणे :-

१०.१ भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २००६-२००७ च्या (वाणिज्यिक) अहवालातील प्रकरण क्रमांक ४ मधील परिच्छेद क्रमांक ४.१५ मध्ये "टोल देयाची वसुली न करणे" यासंबंधात महालेखकारांनी असे अभिप्राय व्यक्त केले की, कंपनीने वेळेवर वसुलीच्या कारवाईची खात्रीकरण न घेतल्यामुळे सप्टेंबर १.४६ कोटी टोल देयाची वसुली झाली नव्हती.

कंपनीने पुण्याजवळील फुरसुंगी रेल्वे उड्डाण पूलावरील टोल वसुलीद्वारे सप्टेंबर ३.८३ कोटीचा महसूल अंदाजित केला होता. (सप्टेंबर २००३) टोल वसुलीचे एक वर्षासाठी (१ जानेवारी, ते ३० डिसेंबर, २००४) सप्टेंबर २.६५ कोटीचे कंत्राट जयभवानी एन्टरप्रायजेस यांना प्रदान करण्यात (डिसेंबर २००३) कंत्राटदाराने बँक हमीच्या स्वस्मात कामकाज प्रगती ठेव म्हणून सप्टेंबर १९ लाख व रोकड सुरक्षा ठेव म्हणून सप्टेंबर १९ लाख दिले होते. (डिसेंबर २००३) कंत्राटदाराला आठवड्याच्या हप्ता सप्टेंबर ५.१७ लाख भरावयाचा होता व त्यात कसूर केल्यास प्रतिवर्ष २४ टक्के या दराने व्यज आकरण्यात येणार होते.

असे निदर्शनास आले की, कंत्राट सुरु झाल्यापासूनच प्रदान करण्यामध्ये कंत्राटदार अनियमित होता. भरण्या करण्यात मोठा कसून (सप्टेंबर २.१७ लाख प्रति आठवडा) २४ व्या आठवड्यापासून सुरु झाला व कंत्राटदाराने ४५ व्या आठवड्यापासून संपूर्ण भरणा करणे थांबविले होते. कंत्राटदाराचा दावा होता की नवीन बांधण्यात आलेल्या वळण रस्त्यांवर वाहतूक वळवल्यामुळे टोल महसुलामध्ये कमतरता आली होती, परंतु ही बाब कंत्राटदाराला कंत्राटास अंतिमस्थ देण्यापूर्वीच माहिती होती. परंतु ही बाब कंत्राट रद्द करण्याऐवजी त्याच कराराला १८ आठवड्याची (३१ डिसेंबर २००४ ते ४ मे २००५) मुदतवाढ दिली होती डिसेंबर २००४) त्यावेळेस मूळ करारानुसार

कंत्राटदाराकडून वसूल करावयाच्या स्मये २.६५ कोटी रकमेपैकी स्मये ५३.१२ लाख रक्कम (व्याज वगळून) थकीत होती.

कंत्राटदाराने वाढवून दिलेल्या कालावधीत कोणत्याही टोल वसुलीचा भरणा केला नव्हता व संचित थकीत मार्च २००७ पर्यंत स्मये १.४६ कोटी एवढा झाला होता. (स्मये ८४ लाखाचे व्याज वगळून शासनाने/व्यवस्थापनाने म्हटले होते (नोव्हेंबर/एप्रिल २००७) पर्यंत स्मये १.४६ कोटी एवढा झाला होता (स्मये ८४ लाखाचे व्याज वगळून) शासनाने/व्यवस्थापनाने म्हटले होते (नोव्हेंबर/एप्रिल २००७) की येण्याची वसुली करण्यासाठी स्मये १९ लाखाच्या बँक हमीचे रोखीकरण करण्यात आले होते व स्मये १९ लाखाची सुरक्षा ठेव जप्त करण्यात आली होती. त्याचप्रमाणे संस्थेविरुद्ध कायदेशीर कारवाई देखील करण्यात येत होती.

अशारितीने, व्यवस्थापनाला थकित सुरक्षा ठेव स्मये ३८ लाखापेक्षा जास्त झाल्याबरोबर ताबडतोब कंत्राट रद्द करण्यात अपयश आल्यामुळे स्मये १.०८ कोटी (थकित स्मये १.४६ कोटी वजा सुरक्षा ठेव स्मये ३८ लाख) रकमेची वसुली झाली नव्हती. त्याशिवाय स्मये ८४ लाख व्याजाचेही नुकसान झाले होते.

१०.२ याप्रकरणी समितीला पाठविलेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनात महामंडळाने खुलासा करतांना असे नमुद केले की, कंपनीने पुण्याजवळील फुरसुंगी रेल्वे उड्डाण पूलावरील पथकर वसुलीचे बावन्न आठवड्यांचे (१/२००४ ते २९-१२-२००४) स्मये २.६५ कोटीचे (रु७२,८६३/-) कंत्राट मेसर्स जय भवानी इंटरप्रायजेस यांना प्रदान करण्यात आले होते.

महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने कांत्रज-कोंढवा रस्त्यांचे काम मार्च २००४ मध्ये पूर्ण केले होते. त्यामुळे कंत्राटदाराने कळविले की, बारामती, सासवड, जेजुरी येथील वाहतूक पुणे मार्केट यार्ड मुंबईकडे जाताना व येताना पथकर नाक्यावरून न जाता थेट निघून जातात. यासाठी कंत्राटदाराने पहिला दावा दिनांक १२.०३.२००४ रोजी सादर केला. या वळण रस्त्यामुळे कंत्राटदाराने त्याच्या ठरलेल्या मसिक हप्त्यापेक्षा कमी रक्कम जमा करण्यास सुस्वात केली. कंत्राटदाराने याबाबत त्याचे पत्र दिनांक ५/१०/२००४ व १४/३/२००५ अन्वये मासिक पथकर जमेचा तपशील दिला. कंत्राटदाराने त्यांचे पत्र दिनांक १८/१/२००५ अन्वये मागणी केली की, त्याला नवीन कंत्राटानुसार अंदाजित जमा होणारी रक्कम जी. रु १५६ लक्ष ५२ आठवड्यांसाठी होती. त्यावर

अधारित सूट देण्यात यावी (सन २००५-०६ या कालावधीसाठी) मात्र सदर मागणी करताना कंत्राटदाराने सूट रकमेची आकडेवारी दिली नाही.

नवीन कंत्राट अंतीम न झाल्यामुळे कंत्राटदाराला दिनांक ३१/१२/२००४ ते दिनांक ४/५/२००५ या १२६ दिवसांसाठी मुदतवाढ देण्यात आली. नवीन कंत्राट अंतीम झाल्यानंतर मेसर्स घई कन्स्ट्रक्शन, औरंगाबाद यांना दिनांक ५/५/२००५ पासून ५२ आवठवड्यासाठी रु. २०१.०० लक्ष या रकमेवर देण्यात आला.

दावा समितीच्या दिनांक ४/२/२००५ च्या बैठकीत रु. २९,७३१/- दर दिवस याप्रमाणे दिनांक १२/३/२००४ ते दिनांक २९/१२/२००४ या २९३ दिवसांसाठी सूट रु. ८७.११ लक्ष देण्याबाबत शिफारस केली मात्र करारातील अटी व शर्तीनुसार सदर सुट महामंडळाने अस्विकृत केली. त्यानुसार कंत्राटदाराला १२/६/२००६ रोजी कळविण्यात येवून सूट नामंजूर झाल्याबाबत कळविण्यात आले. आणि कंत्राटदाराला दिनांक ५/६/२००६ रोजी तूटीची रक्कम रमये १,८२,४१,३०९/- भरणे करण्याबाबत कळविण्यात आले.

दावा समितीने सूट देण्यासंबंधी शिफारस केलेली असल्यामुळे व्यवस्थापनाद्वारे ते मान्य करण्यात येईल असे समजण्यात आले आणि त्यामुळे वसूलीची कार्यवाही त्वरित सुरु करण्यात आली नाही. मध्यंतरीच्या काळात नवीन कंत्राट अंतीम करता आले नाही आणि त्यामुळे १२६ दिवसाची मुदतवाढ जुन्या अटी व शर्तीनुसार कंत्राटदाराला देण्यात आली.

कंत्राटदाराकडून थकीत असलेली रक्कम वसूली करण्यासाठी पुढील पावले उचलण्यात आली.

- १) परफॉर्मन्स बँक गॅरेटी रु. १९.०० लक्षचे रोखीकरण करण्यात आले आहे.
- २) अनामत रक्कम रु. १९.०० लक्ष जप्त करण्यात आली आहे.
- ३) व्यवस्थापनाकडे कंत्राटदाराला नोटीस देण्यासाठी आणि कायदेशीर कार्यवाही सुरु करण्यासाठी प्रस्ताव सादर करण्यात आला आहे.

१०.३ महामंडळाने व्यक्त केलेल्या अभिप्रायाशी शासनाने सहमती दर्शविली आहे

महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने सादर केलेले स्पष्टीकरण वस्तुस्थितीवर आधारित असून ते कृपया मान्य करण्यात यावे.

१०.४ "महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ मर्यादित" व सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या लेखी माहितीच्या अनुषंगाने समितीने सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या सचिव तथा इतर अधिकारी यांची दिनांक २२ फेब्रुवारी, २०११ रोजी साक्ष घेतली. पुण्याजवळील फुरसुंगी रेल्वे उड्डान पुलावरील पथकर वसुलीची एक वर्षासाठी रकमे २६५ कोटीचे कंत्राट जयभवानी एन्टरप्रायजेस यांना प्रदान करण्यात आले होते. कंत्राटदाराने बँक हमीच्या स्वस्मात कामकाज प्रगती ठेव म्हणून १९ लाख दिले होते. कंत्राटदाराचा आठवड्याचा हप्ता रकमे ५.१७ लाख रकमे भरायचा होता. त्यात कसर केल्यास प्रतिवर्ष २४ टक्के या दराने व्याज आकारण्यात येणार होते. महामंडळाने वेळेवर वसुलीच्या कारवाईची वेळेवर खात्री करून घेतल्यामुळे रूपये १.४६ कोटी टोल देण्याची वसुली झाली नव्हती. या महालेखाकारांच्या आक्षेपावर समितीने विचारले की, वसुलीबाबत कंत्राटदाराकडून थकविण्यात आलेली एकूण रक्कम किती आहे? व ती वसूल करण्याची सद्यःस्थिती काय आहे? यावर महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, पुण्याजवळ फुरसुंगी गाव असून, त्या ठिकाणी रेल्वे उड्डाणपूल बांधण्यात आला व त्या ठिकाणी पथकर वसुलीचे कंत्राट मे.जय भवानी इंटरप्रायजेस यांना देण्यात आले होते. जानेवारी-२००४ ते डिसेंबर-२००४ या कालावधीत एकूण ५२ आठवड्यांचे कंत्राट उक्त कंत्राटदाराला २.६५ कोटी रुपयांत देण्यात आले होते. कंत्राटदारासोबत केलेल्या करारनाम्यानुसार कंत्राटदाराला आठवड्याचा हप्ता ५.१७ लाख रुपये भरावयाचा होता व सदरहू हप्ता भरला नाही तर प्रती वर्ष २४ टक्के दराने व्याज आकारण्यात येणार होते. कंत्राटदाराने सुरुवातीला २३ आठवड्यापर्यंत नियमितपणे हप्ते भरले. परंतु २४ आठवड्यांनंतर कंत्राटदाराने २.१७ लाख रुपये कमी भरले. तदनंतर ४५ आठवड्यांनंतर कंत्राटदाराने आठवड्यापोटी भरावयाचा हप्ता भरणे पूर्णतः बंद केले. कंत्राटदाराचे म्हणणे होते की, महामंडळाने कात्रज-कोंढवा रस्त्याचे काम केल्यामुळे बारामती, सासवड व जेजुरी येथील वाहतूक पुणे मार्केट यार्ड मुंबईकडे जाता-येताना फुरसुंगी टोल नाक्यावरून न जाता थेट निघून जाते. त्यामुळे टोल वसुली होत नाही व नुकसान होते. त्यामुळे कंत्राटदाराने नवीन कंत्राटानुसार अंदाजित जमा होणाऱ्या रकमेवर सूट मिळण्याबाबत विनंती केली. कंत्राटदाराने २.६५ कोटी रुपयांपैकी २.१८ कोटी रुपये भरले होते. ३१ डिसेंबर, २००४ रोजी कंत्राटदाराचे कंत्राट संपल्यामुळे व नवीन कंत्राट अंतिम न झाल्यामुळे पूर्वीच्याच कंत्राटदाराला १८ आठवड्यांसाठी मुदतवाढ दिली. परंतु वाढवून दिलेल्या मुदतीत कंत्राटदाराने टोल वसुलीचा भरणे

केला नसल्यामुळे, संचित थकीत भरणा मार्च, २००७ पर्यंत १.४६ कोटी इतका झाला. कंत्राटदाराकडून थकीत रक्कम वसूल करण्यासाठी कंत्राटदाराने महामंडळाकडे जमा केलेले परफॉर्मन्स बँक गॅरंटीचे १९ लाख रुपये व अनामत रक्कम म्हणून ठेवलेले १९ लाख रुपये, अशाप्रकारे ३८ लाख रुपये जप्त करण्यात आले. वास्तविक पाहता कात्रज-कोंढवा रस्त्यामुळे वाहने परस्पर जात असल्यामुळे कंत्राटदाराचे नुकसान होत होते ही वस्तुस्थिती नाकारता येणार नाही. परंतु महामंडळाचे नुकसान होऊ नये म्हणून कंत्राटदाराने महामंडळाची थकीत रक्कम भरावी असे कंत्राटदाराला महामंडळाच्या वतीने सांगण्यात आले. परंतु कंत्राटदाराने थकीत रक्कम न भरल्यामुळे सदरहू प्रकरण दावा समितीकडे सादर करण्यात आले. दावा समितीने कंत्राटदाराला ८७.११ लाख रुपयांचा रिबेट मंजूर करण्याची शिफारस केली. कंत्राटदाराकडून २ कोटी १८ लाख रुपये वसूल झाले आहेत. महामंडळाने अशी भूमिका घेतली की, कात्रज-कोंढवा रस्ता सुरु झाल्यामुळे कंत्राटदाराचे नुकसान होत असले तरी महामंडळासोबत केलेल्या करारानुसार कंत्राटदाराने आवश्यक ती रक्कम महामंडळाकडे जमा करावी. परंतु कंत्राटदाराने थकीत रक्कम न भरल्यामुळे अगोदर सांगितल्यानुसार कंत्राटदाराच्या परफॉर्मन्स बँक गॅरंटीचे १९ लाख व अनामत रकमेचे १९ लाख अशा प्रकारे ३८ लाख रुपये जप्त केले आहेत. उर्वरित थकीत रकमेसाठी उच्च न्यायालयात रिट-पिटीशन दाखल केले आहे. यावर समिती प्रमुखानी विचारले की, दावा समितीची स्थापना कोणत्या कलमाखाली झाली? या समितीची वैधानिकता काय आहे? आपल्याच विभागाच्या अधिकाऱ्यांची ही समिती असल्यामुळे आपल्याला वाटेल तसा आपण निवाडा करणार काय ? यावर महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, सध्या अनेक कामे बीओटी व पीपीपी मॉडेलवर सुरु झाली आहेत. यामध्ये फिडीक डॉक्युमेंट नावाचे एक डॉक्युमेंट आहे. ते दावा समितीमध्ये वापरात आणता येते. कंत्राटदार व महामंडळामध्ये डिस्प्युट निर्माण झाले तर निवाड्यासाठी कोर्टात न जाता, दावा समितीच्या माध्यमातून मार्ग काढण्यासाठी दावा समिती निर्माण झाली आहे. ही समिती कॉन्ट्रॅक्टमध्ये नमूद करण्यात आलेल्या अटी व शर्तीनुसार काम करते. यावर समितीने विचारले की, महामंडळाची वसूलीची कारवाई कुठपर्यंत आलेली आहे? कंपनीकडून जप्त केलेली अनामत रक्कम आणि बँक गॅरंटी, सिव्योरिटी डिपॉझिट जप्त केलेली आहे, त्यासंदर्भातील वसूलीची काय परिस्थिती आहे? यावर महामंडळाचे मुख्य अभियंता यांनी सांगितले की, कॉन्ट्रॅक्टरने नियमानुसार पैसे वेळेवर न भरल्यामुळे कायदेशीर कारवाई करावी लागत आहे. कायदेशीर कारवाई अंतर्गत क्लेम कमिटीने ठेकेदारावर ठराविक रकमेचा दावा केलेला आहे. यावर समिती प्रमुखानी

विचारले की, ज्या ठेकेदाराबद्दल आणि ज्या पुल व रस्त्याबाबत भविष्यात वाद निर्माण होणार आहेत, याची कल्पना असतांनाही तसेच, या ठेकेदाराला ब्लॅक लिस्टेड केलेले असतांनाही याला अठरा आठवड्यांची मुदत वाढ का देण्यात आली असे विचारले असता यावर समितीला सांगण्यात आले की, या ठेकेदाराची मुदत संपल्यानंतर त्यापुढील नवीन टेंडर आणि ठेकेदाराच्या प्रस्तावाला अंतिम स्वरूप आलेले नव्हते, तसेच, यापूर्वीच्या ठेकेदाराकडून उर्वरित काम पूर्ण करून घेण्यासाठी मुदतवाढीची प्रोसिजर या आधीच सुरु झालेली होती, व अनामत रक्कम जप्त करून कॉन्ट्रॅक्ट ऑर्थॉरिटी पूर्ण होत नाही. यावर समितीने विचारले की, शासनाच्या ज्यावेळी या गोष्टी लक्षात आल्या, त्यावेळी शासनाने काय केले?

यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या अंतर्गत जी महामंडळे काम करतात, त्यामध्ये ब-याचशा त्रुटी आहेत. त्याबद्दल वेळोवेळी त्यांच्या निदर्शनास अनेक गोष्टी आणल्या गेल्या किंवा शासनामार्फत महामंडळांना निरनिराळ्या प्रकारच्या निदेश देण्यात आले. एम.एस.आर.डी.सी.महामंडळाची पूर्णतः पुर्नरचना करावी लागणार आहे, असे शासनाला दिसत आहे. या महामंडळाचे उत्पन्न वाढविण्याकरिता काही कन्सल्टन्सी नेमून याचा अभ्यास करणे नितांत गरजेचे आहे. महामंडळाची फायनान्शियल पोझिशन आणि मॅनेजमेंटल स्टेट ही सुधारणे अत्यंत आवश्यक आहे. महामंडळाच्या सिस्टममध्ये असलेले इन बिल्ट दोष दूर करणे आवश्यक आहे. यानंतर महामंडळाकडे येणारे नवीन प्रकल्प व त्यातील तांत्रिक बाबी विलयर होऊन लोकोपयोगी काम होऊ शकेल. महामंडळाची आर्थिक स्थिती आणि व्यवस्थापकीय पध्दत सुधारल्याशिवाय नवीन प्रोजेक्टला योग्य दिशा मिळून त्यातून शासनाला व महामंडळाला प्रोफिट मिळू शकणार नाही. असे सांगण्यात आले.

१०.५ अभिप्राय व शिफारस :-

टोलची वसुली न करणे याबाबत महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदविला होता. समितीसमोर प्राप्त झालेल्या माहितीनुसार फुरसुंगी रेल्वे उड्डाण पुलावरील पथकर वसुलीची नोंदविलेल्या अभिप्रायावर समितीसमोर साक्ष घेते वेळी निदर्शनास आलेली वस्तुथिती विचारात घेता, जानेवारी, २००४ व डिसेंबर, २००४ या कालावधीसाठी फुरसुंगी रेल्वे उड्डाण पुलावरील पथकर वसुलीचे एक वर्षासाठी रुपये २६५ कोटीचे कंत्राट जयभवानी एन्टरप्रायजेस यांना प्रदान करण्यात आले होते. कंत्राटदाराने बँक हमीच्या स्वस्मात १९ लाख रुपये कामकाज प्रगती ठेव म्हणून दिले होते. कंत्राटदाराचा आठवड्याचा हप्ता स्वरूपे ५.१७ लाख रुपये भरायचा होता. त्यात कसूर केल्यास प्रतिवर्ष २४ टक्के या दराने व्याज आकारण्यात येणार होते. कंत्राटदाराचे कंत्राट संपल्यामुळे व नवीन कंत्राट अंतिम न झाल्यामुळे पूर्वीच्याच कंत्राटदाराला १८ आठवड्यांसाठी मुदतवाढ दिली. परंतु वाढवून दिलेल्या मुदतीत कंत्राटदाराने टोल वसुलीचा भरणा केला नसल्यामुळे, संचित थकीत भरणा मार्च, २००७ पर्यंत १.४६ कोटी इतका झाला. ठेकेदाराला ब्लॉक लिस्टेड केलेले असतांनाही याला अठरा आठवड्यांची मुदतवाढ देण्यात आली. यावरून महामंडळाच्या कारभारात त्रुटी असल्याचे दिसून येते. हे प्रकरण २००६ मध्ये घडले होते. या संदर्भात कायदेशीर कारवाई करण्याचा प्रस्ताव २००८ मध्ये सादर करण्यात आला. त्यामुळे २ वर्षांचा वेळ वाया गेला. त्यामुळे शासनाला मिळणारे मुद्दल व व्याज प्राप्त न झाल्यामुळे शासनाचे नुकसान झाले. यावरून महामंडळासंदर्भात ज्या गोष्टी व त्रुटी शासनाच्या लक्षात येतात, त्याविषयी योग्य ती कार्यवाही शासनानेच करणे आवश्यक आहे. लोकांची महामंडळाच्या कामाप्रती व प्रकल्पाप्रती असलेली नाराजी व असंतोष वाढतच जातो. महामंडळाच्या अनेक प्रोजेक्टमध्ये शासनाचे व लोकांचे पैसे गुंतलेले असतात, या पैशांचा सदुपयोग होऊन त्यामधून लोकोपयोगी कामे घडली पाहिजेत त्यासाठी कामाच्या गुणवत्तेबाबत शासनाने अंकुश ठेवणे गरजेचे आहे. एकंदरीत याप्रकळामध्ये अनुसरण्यात आलेल्या कार्यपध्दतीत अनियमितता दिसून येते. समिती अशी शिफारस करते की, फुरसुंगी पथकर वसुलीबाबत कंत्राटदाकडून महामंडळाला येणे असलेले १.४६ कोटीचे पथकर व्याजासह वसूल करण्यात यावे तसेच वसुली संबंधी कर्तव्यात कसूर करणाऱ्या अधिकाऱ्यांची देखील चौकशी करून कडक कारवाई करण्यात यावी, असे समितीला वाटते. या प्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत देण्यात यावी.

बैठकीचे परिशिष्ट

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक गुरुवार दिनांक १० फेब्रुवारी, २०११ रोजी, विधान भवन, मुंबई येथे घेण्यात आली. सदर बैठकीस खालीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उपस्थिती

समिती प्रमुख

१) श्री. सदाशिवराव पाटील, वि.स.स.

सदस्य

- २) श्री. अण्णा उर्फ मधु चव्हाण, वि.स.स.
- ३) श्री. विवेक पाटील, वि.स.स.
- ४) श्री. बदामराव पंडित, वि.स.स.
- ५) श्री. सुरेश देशमुख, वि.स.स.
- ६) श्री. जयकुमार रावल, वि.स.स.
- ७) श्री. प्रमोद जठार, वि.स.स.
- ८) श्री. प्रताप सरनाईक, वि.स.स.
- ९) श्री. चरणसिंग सप्रा, वि.प.स.
- १०) श्री. हेमंत टकले, वि.प.स.
- ११) श्री. संजय केळकर, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

श्री. सुधीर वळवी, अवर सचिव (समिती)

सार्वजनिक बांधकाम विभाग

१) श्री. धनंजय धवड, सचिव (रस्ते)

महाराष्ट्र राज्य, रस्ते विकास महामंडळ

- १) श्री. बिपीन श्रीमाळी, उपाध्यक्ष व व्यवस्थापकीय संचालक
- २) श्री. शामल मुखर्जी, सह व्यवस्थापकीय संचालक
- ३) श्री. के.एस. पांडव, सचिव व वित्तीय सल्लागार

- ४) श्री. आर.के. दास, व्ही.पी. (पर्यावरण)
- ५) श्री. एस.एम. सबनीस, मुख्य अभियंता
- ६) श्री. रामचंदानी, मुख्य अभियंता, नागपूर
- ७) श्री. झिय्याकउद्दीन, मुख्य अभियंता, औरंगाबाद
- ८) श्री. दुसेजा, मुख्य अभियंता

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या वाणिज्यिक अहवालातील महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधिची साक्ष घेतली.

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक मंगळवार दिनांक २२ फेब्रुवारी, २०११ रोजी, विधान भवन, मुंबई येथे घेण्यात आली. सदर बैठकीस खालीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उपस्थिती

समिती प्रमुख

१) श्री. सदाशिवराव पाटील, वि.स.स.

सदस्य

- २) श्री. सुभाष धोटे, वि.स.स.
- ३) श्री. संजय वाघचौरे, वि.स.स.
- ४) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
- ५) श्री. सुरेश देशमुख, वि.स.स.
- ६) प्रा. अतुल देशकर, वि.स.स.
- ७) श्री. विजयकुमार देशमुख, वि.स.स.
- ८) श्री. प्रमोद जठार, वि.स.स.
- ९) श्री. राजन विचारे, वि.स.स.
- १०) श्री. हेमंत टकले, वि.प.स.
- ११) श्री.संजय केळकर, वि.प.स.
- १२) श्रीमती शोभा फडणवीस, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

- १) श्री. श्रीधर राजोपाध्ये, उप सचिव
- २) श्री. सुधीर वळवी, अवर सचिव (समिती)

महालेखाकार (वाणिज्यिक) मुंबई यांचे कार्यालय

श्रीमती सायंतनी जाफा,

महालेखाकार (वाणिज्यिक लेखा)

सार्वजनिक बांधकाम विभाग (रस्ते), मंत्रालय

१) श्री. धनंजय धवड, सचिव

महाराष्ट्र राज्य, रस्ते विकास महामंडळ

१) श्री. बिपीन श्रीमाळी, उपाध्यक्ष व व्यवस्थापकीय संचालक

२) श्री. शामल मुखर्जी, सह व्यवस्थापकीय संचालक

३) श्री के.एस. पांडव, सचिव व वित्तीय सल्लागार

४) श्री. एस.एम. रामचंदानी, मुख्य अभियंता

५) श्री. झियाउद्दीन, मुख्य अभियंता

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या वाणिज्यिक अहवालातील महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधिची साक्ष घेतली.

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक गुरुवार दिनांक ११ ऑक्टोबर, २०१२ रोजी, विधान भवन, मुंबई येथे घेण्यात आली. सदर बैठकीस खालीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उपस्थिती

समिती प्रमुख

१) डॉ. कल्याणराव काळे, वि.स.स.

सदस्य

- २) श्री. संग्राम थोपटे, वि.स.स.
- ३) श्री. दिनानाथ पडोळे, वि.स.स.
- ४) श्री. संजय वाघचौरे, वि.स.स.
- ५) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
- ६) श्री. विकास कुंभारे, वि.स.स.
- ७) श्री. योगेश सागर वि.स.स.
- ८) श्रीमती माधुरी मिसाळ, वि.स.स.
- ८) श्री. चिमणराव पाटील, वि.स.स.
- ९) श्रीमती अलका देसाई, वि.प.स.
- १०) श्री. हेमंत टकले, वि.प.स.
- ११) डॉ दिपक सावंत, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

- १) श्री. विलास आठवले, उप सचिव
- २) श्रीमती सायली कांबळी, अवर सचिव

महालेखाकार (वाणिज्यिक) मुंबई यांचे कार्यालय

- १) श्री. व्यंकटरमनन, उप महालेखाकार
(वाणिज्यिक लेखा)

- २) श्री. खेडकर, वरिष्ठ लेखापरीक्षा
अधिकारी

सार्वजनिक बांधकाम विभाग (रस्ते), मंत्रालय

- १) श्री. शामल मुखर्जी, सचिव

महाराष्ट्र राज्य, रस्ते विकास महामंडळ

- २) श्री. बिपीन श्रीमाळी, उपाध्यक्ष व व्यवस्थापकीय संचालक
३) श्री. एस.एम. रामचंदानी, व्यवस्थापकीय संचालक
४) श्री. ममदापुरे, मुख्य अभियंता व सह सचिव
५) श्री. देवधर, मुख्य अभियंता
६) श्री. संजय गांगण, वित्तीय अधिकारी
७) श्री जी.जे.गिरासे , मुख्य लेखाधिकारी

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या वाणिज्यिक अहवालातील महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधिची साक्ष घेतली.

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक ५ मार्च, २०१३ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे घेण्यात आली होती. सदरहू बैठकीस खालीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उ प रि थ ती

समिती प्रमुख

१.डॉ.कल्याणराव काळे, वि.स.स.

सदस्य

२.श्री. दिनानाथ पडोळे, वि.स.स.

३.श्री. शिरीषकुमार कोतवाल, वि.स.स.

४.श्री. पंकज भुजबळ, वि.स.स.

५.श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.

६.श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

७.श्री. चिमणराव पाटील, वि.स.स.

८.श्री.संजय दत्त, वि.प.स.

९.श्रीमती अलका देसाई, वि.प.स.

१०.डॉ. दिपक सावंत, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

- १) श्री. विलास आठवले, उप सचिव
- २) श्री.दि.पु.येवला, अवर सचिव (समिती)

महालेखाकार यांचे कार्यालय, मुंबई

- १) श्रीमती पुनम पाण्डेय, प्रधान महालेखाकार.
- २) श्री. खेडकर, वरिष्ठ लेखापरीक्षा अधिकारी

सार्वजनिक बांधकाम विभाग (रस्ते), मंत्रालय

१) श्री. शामल मुखर्जी, सचिव

महाराष्ट्र राज्य, रस्ते विकास महामंडळ

२) श्री. बिपीन श्रीमाळी, उपाध्यक्ष व व्यवस्थापकीय संचालक

३) श्री. एस.एम. रामचंदानी, व्यवस्थापकीय संचालक

४) श्री. संजय गांगण, वित्तीय नियंत्रक अधिकारी

५) श्री. अशोक ना. शंभरकर, मुख्य अभियंता

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या वाणिज्यिक अहवालातील महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधिची साक्ष घेतली.

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक बुधवार, दिनांक ८ मे, २०१३ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे घेण्यात आली होती. सदरहू बैठकीस खालीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उ प रि थ ती

कार्यकारी समिती प्रमुख

१. श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

सदस्य

२.श्री. शिरीषकुमार कोतवाल, वि.स.स.

३.श्री. संजय वाघचौरे, वि.स.स.

४.श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.

५.श्री. अशोक पवार, वि.स.स.

६.श्री. विकास कुंभारे, वि.स.स.

७.श्री. कृष्णा खोपडे, वि.स.स.

७.श्री. चिमणराव पाटील, वि.स.स.

८.श्री.संजय दत्त, वि.प.स.

१०.डॉ. दिपक सावंत, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

१) श्री. विलास आठवले, उप सचिव

महालेखाकार यांचे कार्यालय, मुंबई

१) श्रीमती पुनम पाण्डेय, प्रधान महालेखाकार.

२) श्री. खेडकर, वरिष्ठ लेखापरीक्षा अधिकारी

सार्वजनिक बांधकाम विभाग (रस्ते), मंत्रालय

१) श्री. शामल मुखर्जी, सचिव (रस्ते)

महाराष्ट्र राज्य, रस्ते विकास महामंडळ

- २) श्री. बिपीन श्रीमाळी, उपाध्यक्ष व व्यवस्थापकीय संचालक
- ३) श्री. एस.एम. रामचंदानी, व्यवस्थापकीय संचालक
- ४) श्री. ए.व्ही.देवधर, मुख्य अभियंता
- ५) श्री. संजय गांगण, वित्तीय नियंत्रक अधिकारी

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या वाणिज्यिक अहवालातील महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधिची साक्ष घेतली.

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक बुधवार, दिनांक १२ जून, २०१३ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे घेण्यात आली होती. सदरहू बैठकीस खालीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उ प स्थि ती

समिती प्रमुख

१.डॉ.कल्याणराव काळे, वि.स.स.

सदस्य

२.श्री.सुभाष धोटे, वि.स.स.

३.श्री.दिनानाथ पडोळे, वि.स.स.

४.श्री.शिरीषकुमार कोतवाल, वि.स.स.

५.डॉ.राजेंद्र शिंगणे, वि.स.स.

६.श्री.विकास कुंभारे, वि.स.स.

७.श्री.कृष्णा खोपडे, वि.स.स.

८.श्री.योगेश सागर, वि.स.स.

९.श्री.संजय सतिशचंद्र दत्त, वि.प.स.

१०.श्रीमती अलका देसाई, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

श्री.जितेंद्र भोळे, उप सचिव

श्री.दि.पु.येवला, अवर सचिव (समिती)

महालेखाकार यांचे कार्यालय, मुंबई

श्रीमती आर.राज्यलक्ष्मी, उप महालेखाकार.

सार्वजनिक बांधकाम विभाग (रस्ते), मंत्रालय

१) श्री. शामल मुखर्जी, सचिव (रस्ते)

महाराष्ट्र राज्य, रस्ते विकास महामंडळ

- २.श्री.बिपीन श्रीमाली,उपाध्यक्ष व व्यवस्थापकीय संचालक
- ३.श्री.एस.एम.रामचंदानी, सह व्यवस्थापकीय संचालक
- ४.श्री.संजय गांगण, वित्त नियंत्रक अधिकारी
- ५.श्री.अरुण देवधर,मुख्य अभियंता
- ६.श्री.श्रीधर मच्छा, उप महाव्यवस्थापक

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या वाणिज्यिक अहवालातील महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधिची साक्ष घेतली.

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक मंगळवार, दि. ३ सप्टेंबर, २०१३ रोजी कक्ष क्र. १९०१, विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी १२.०० वाजता घेण्यात आली. सदरहू बैठकीस पुढीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उपस्थिती

समिती प्रमुख

१) डॉ.कल्याणराव काळे, वि.स.स.

सदस्य

- २) श्री. दिनानाथ पडोळे, वि.स.स.
- ३) श्री. शिरीषकुमार कोतवाल, वि.स.स.
- ४) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स.
- ५) श्री. चिमणराव पाटील, वि.स.स.
- ६) श्री. संजय दत्त, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

- १) श्री.जितेंद्र भोळे, उप सचिव
- २) श्री.संतोष पराडकर, अवर सचिव

सार्वजनिक बांधकाम विभाग (रस्ते), मंत्रालय

- १) श्री.श्यामलकुमार मुखर्जी, सचिव,(रस्ते)
- २) श्री.ममदापुरे, सह सचिव,

महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ

- १)श्री.बिपीन श्रीमाळी, व्यवस्थापकीय संचालक
- २)श्री.रामचंदानी, सह व्यवस्थापकीय संचालक
- ३)श्री.देवधर, मुख्य अभियंता
- ४) श्री.मच्छा श्रीधर, मॅनेजर, अकाउंट्स

समितीने भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २००६-०७ च्या वाणिज्यिक अहवालातील महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांच्या परिच्छेदासंबंधात विभागीय सचिवांची तथा महामंडळाच्या प्रतिनिधिची साक्ष घेतली.

सार्वजनिक उपक्रम समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक १७ डिसेंबर, २०१३ रोजी विधान भवन, नागपूर येथे घेण्यात आली. सदरहू बैठकीस पुढीलप्रमाणे सन्माननीय सदस्य उपस्थित होते.

उपस्थिती

समिती प्रमुख

१) डॉ. कल्याणराव काळे, वि.स.स.

सदस्य

२) श्री. रमेशसिंह ठाकूर, वि.स.स

३) श्री. हनुमंत डोळस, वि.स.स

४) श्री. योगेश सागर, वि.स.स

५) श्री. विवेक पाटील, वि.स.स

६) श्री. संजय सतिशचंद्र दत्त, वि.प.स

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

१) श्री.जितेंद्र भोळे, उप सचिव

४) श्री.संतोष पराडकर, अवर सचिव

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