

सार्वजनिक उपक्रम समिती
(२०१०-२०११)
(बारावी महाराष्ट्र विधानसभा)

"महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ" यांच्या कामकाजासंबंधात महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००३-२००४ व सन २००४-२००५ च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील परिच्छेदाच्या आक्षेपांसंदर्भात समितीने नोव्हेंबर, २००७ रोजी उभय सभागृहास सादर केलेल्या बाराव्या अहवालातील शिफारशींवर शासनाने/महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीवरील समितीचा

नववा अनुपालन अहवाल



(दिनांक १७ एप्रिल, २०१२ रोजी विधानसभेस / विधानपरिषदेस सादर केला)

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय
विधान भवन, मुंबई/नागपूर.

सार्वजनिक उपक्रम समिती

(२०१०-२०११)

(बारावी महाराष्ट्र विधानसभा)

"महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ" यांच्या कामकाजासंबंधात महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००३-२००४ व सन २००४-२००५ च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील परिच्छेदाच्या आक्षेपांसंदर्भात समितीने नोव्हेंबर, २००७ रोजी उभय सभागृहास सादर केलेल्या बाराव्या अहवालातील शिफारशींवर शासनाने/महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने केलेल्या कारवाईवरील समितीचा

नववा अनुपालन अहवाल

(तीन)

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 धोटे, 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

* सर्वश्री राजन विचारे, प्रताप सरनाईक, महादेव बाबर वि.स.स. यांना दिनांक ३० मार्च, २०१२ रोजी पासून सभागृहाने एक वर्षाकरीता निलंबित करण्यात आले आहे.

(पाच)

अनुक्रमणिका

अनुक्रमांक (१)	तपशील (२)	पृष्ठ क्रमांक (३)
	प्रस्तावना	
एक	सल्लागार करार (परिच्छेद क्रमांक १.५)	
दोन	नागपूर-सिन्नर घोटी-मुंबई रस्त्याचे बांधकाम (परिच्छेद क्रमांक २.५)	
तीन	एमपीईडब्ल्यूच्या एका विभागापेक्षा अधिक विभागापेक्षा अधिक विभागातील सामाईक त्रुटी (परिच्छेद क्रमांक ६.५)	
चार	खंडनिहाय बोनस कलम (परिच्छेद क्रमांक ७.५)	
पाच	टोल वसूली व ऑगस्ट, २००४ नंतरचे टोल वसुलीचे व परीक्षा कंत्राट प्रदान करणे. (परिच्छेद क्रमांक ८.५ व ९.५)	
सहा	बैठकीचे परिशिष्ट	

प्रस्तावना

मी, सार्वजनिक उपक्रम समितीचा समिती प्रमुख, समितीने अधिकार दिल्यावरून "महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ" यांच्या कामकाजासंबंधात महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००३-२००४ व सन २००४-२००५ च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या (वाणिज्यिक) अहवालातील परिच्छेदाच्या आक्षेपांसंदर्भात समितीने नोव्हेंबर, २००७ रोजी उभय सभागृहात सादर केलेल्या बाराव्या अहवालातील शिफारशींवर शासनाने/महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीवरील समितीचा नववा अनुपालन अहवाल (बारावी महाराष्ट्र विधानसभा) सादर करित आहे.

"महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ" यांच्याकडून प्राप्त झालेल्या स्पष्टीकरणात्मक लेखी ज्ञापनावर सार्वजनिक बांधकाम (रस्ते) विभागाचे सचिव, श्री. धनंजय धवड, सार्वजनिक बांधकाम (बांधकाम) विभागाचे सचिव, श्री. एस.के. मुखर्जी, तसेच महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक, श्री. बिपीन श्रीमाळी, व मुख्य अभियंता श्री. सुरेश रामचंदानी यांची समितीने बुधवार, दिनांक २२ फेब्रुवारी, २०१२ रोजी साक्ष नोंदवून घेण्यात आली.

श्री. पी.एन. शेषाद्री, महालेखाकार, श्री. एस.व्ही. खेडकर, वरिष्ठ लेखा अधिकारी (वाणिज्यिक लेखा परिक्षक) यांनी निमंत्रणानुसार समितीच्या बैठकीला उपस्थित राहून समितीला केलेल्या मार्गदर्शनाबद्दल समिती त्यांचे आभार मानते. तसेच श्री. धनंजय धवड व श्री. एस. के. मुखर्जी विभागाचे सचिव, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे उपाध्यक्ष तथा व्यवस्थापकीय संचालक श्री. बिपीन श्रीमाळी तसेच मुख्य अभियंता श्री. सुरेश रामचंदानी यांनी समितीला दिलेल्या संपूर्ण सहकार्याबद्दल समिती त्यांचे आभार मानते.

समितीने मंगळवार, दिनांक १० एप्रिल, २०१२ रोजी झालेल्या बैठकीत प्रारूप अहवालावर विचार करून तो काही सुधारणांसह संमत केला.

विधान भवन,
मुंबई,
दिनांक : १० एप्रिल, २०१२

सदाशिवराव पाटील,
समिती प्रमुख,
सार्वजनिक उपक्रम समिती.

"महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ"

सार्वजनिक उपक्रम समितीने "महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ" यांच्या कामकाजासंबंधात महाराष्ट्र शासनाच्या सन २००३-२००४ व सन २००४-२००५ च्या हिशेबावरील भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या वाणिज्यिक अहवालातील परिच्छेदाच्या आक्षेपांसंदर्भात समितीने नोव्हेंबर, २००७ रोजी उभय सभागृहास सादर केलेल्या बाराव्या अहवालातील शिफारशींवर शासनाने/महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीवरील समितीचा हा अनुपालन अहवाल -

एक : सल्लागार करार

१.१ : सार्वजनिक उपक्रम समितीने (२००७-२००८) च्या बाराव्या अहवालातील परिच्छेद क्रमांक १.५ मध्ये "सल्लागार करार" यांचे संबंधात खालीलप्रमाणे अभिप्राय व शिफारशी केल्या होत्या :-

या प्रकरणी समितीला मिळालेली लेखी माहिती व साक्षीच्या वेळी मिळालेली तोंडी माहिती विचारात घेता, असे दिसते की, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने जानेवारी, १९९९ मध्ये वांद्रे ते वरळी दरम्यान समुद्रात आठ मार्गिकेचा एक सेतू बांधण्याचा प्रकल्प हाती घेतला. त्यासाठी आंतरराष्ट्रीय स्तरावरील सल्लागार संस्था म्हणून मेसर्स स्वेरड्रूप (संस्था एस) यांची नियुक्ती करण्यात आली होती. या कामाच्या व्याप्तीमध्ये सर्वेक्षण, संशोधन, नियोजन संकल्पचित्र (टप्पा एक) व प्रकल्प व्यवस्थापन सेवा (टप्पा दोन) याबाबींचा समावेश होता. महामंडळाने सल्लागार संस्था "एस" यांना टप्पा १ चे रुपये ७.९७ कोटी व टप्पा २ चे रु.८.६८ कोटी, मिळून रु.१६.६५ कोटींचे प्रदान केले होते. हा करार मार्च, २००३ पर्यंत कार्यान्वीत करावयाचा होता. महामंडळाने टप्पा १ वर रु. ७.९७ कोटी खर्च केल्यानंतर आठपदरी जोडरस्ता बांधण्याऐवजी ४ पदरी दोन जोडरस्ते बांधण्याचा व तसे संकल्पचित्र सुधारित करण्याचा निर्णय उशीरा फेब्रुवारी, २००३ मध्ये घेतला होता. परिणामी, टप्पा १ चे काम पूर्णपणे नव्याने सल्लागार संस्था "डी" कडून करून घ्यावे लागले. त्यामुळे सल्लागार संस्था "एस" ला टप्पा १ च्या कामासाठी दिलेले रु. ७.९७ कोटीचे प्रदान वायफळ खर्च ठरले.

साक्षीच्या वेळी समितीला मिळालेल्या माहिती नुसार, सदर टप्पा १ व २ चे काम मार्च, २००३ पर्यंत का पूर्ण झाले नाही ? याबाबत महामंडळाच्या प्रतिनिधींनी अनेक कारणे विषद

केली आहेत. या प्रकल्पाविरुद्ध काही लोक न्यायालयात गेले व न्यायालयाने स्थगिती दिल्याने पायवाटेची (पोचरस्त्याची) भरणी (रेक्लमेशन) करता आली नाही. त्यामुळे ते काम रखडले. वरळी गावातील मच्छिमारांनी मोठ्या प्रमाणात निदर्शने केली. कारण त्यांची जहाजे मच्छिमारीसाठी त्या भागात जात येत होती व मच्छिमारी करित होती. त्या भागात जर हा पूल बांधला गेला तर त्यांच्या मच्छिमार, धंद्यावर संकट येणार होते. परिणामी, सल्लागार "एस" यांनी तयार केलेला प्रथमचा आराखडा बदलावा लागला व नवीन आराखडा तयार करावा लागला. शिवाय वरळी ते वांद्रे येथील जोडणीच्या कामामध्ये वरळीच्या नागरिकांनी जागा बदलण्याबाबत निदर्शने केली. त्यामुळे आराखडा व पुलाची मूळ जागा बदलावी लागली. त्यामुळे पुलाच्या लांबीमध्ये वाढ झाली. परिणामी, पुलाची किंमत रु. ६६६ कोटीवरून रु. १३०६/- कोटी पर्यंत वाढली. प्रकल्पात आमुलाग्र बदल करावा लागला. त्याचे सर्वेक्षण, नियोजन, आराखडा यात बदल करावे लागले. खाडीच्या भागात मच्छिमारांच्या जहाजांच्या वाहतुकीसाठी १५० मीटर लांबीचा मुख्य गाळ असलेला केबल स्टेड पूल प्रस्तावित करणे आवश्यक झाले. पुलाची लांबी १.६ कि.मी. ने वाढवून वरळी डेअरीजवळ जोडपुल बांधावा लागला. तसेच बांधकामाची सामग्री वेळेवर मिळाली नाही आणि बांधकामाच्या व्यवस्थापनाचे काम योग्य पध्दतीने झाले नाही अशा अनेक अडचणी यास कारणीभूत आहेत. त्यामुळे टप्पा १ वरील रु.७.९७ कोटी हा अतिरिक्त खर्च झाल्याचे त्यांनी मान्य केले. परंतु सुरुवातीला सल्लागार "एस" यांना टप्पा १ चे जेवढे काम दिले होते तेवढे त्यांनी केलेले होते म्हणून त्यांना त्यांची रक्कम देण्यात आलेली आहे. तथापि, त्यांनी (सल्लागारांनी) काम केले नाही वा चुकीचे काम केले असे म्हणता येणार नाही असे मतही त्यांनी व्यक्त केले.

या प्रकल्पाच्या संदर्भात सुरुवातीला जो आराखडा, संकल्पचित्र व नियोजन तयार करण्यात आले होते तेच मूळात चुकीचे होते असे मत समितीने व्यक्त केले. कारण एकतर अशा प्रकारचा समुद्रात सेतू बांधण्याचा पहिलाच प्रयोग होता. महामंडळाला त्याबाबत अनुभव नव्हता. म्हणून आंतरराष्ट्रीय स्तरावरील सल्लागार नेमले होते. परंतु या प्रकल्पाबाबत कोणत्या अडचणी निर्माण होतील याबाबत महामंडळाने मूळात कसलाही अभ्यास केला नाही. या शहरातील सामाजिक व आर्थिक परिस्थिती विचारात घेऊन सल्लागारांशी सल्लामसलत करून भविष्यात निर्माण होणाऱ्या समस्यांवर उपाययोजना करून त्यांची अंमलबजावणी अगोदरच करावयास हवी होती. मूळात हा प्रकल्प कार्यान्वीत करण्यापूर्वी त्याला प्रसिध्दी देऊन

लोकांकडून हरकती मागवावयास पाहिजे होत्या. त्यामुळे पुढील परिस्थिती अगदी स्पष्ट झाली असती व ज्या अडचणी नंतर आल्या त्याबाबत विचारविनियम करून सर्वेक्षण, आराखडा-संकल्पचित्र व नियोजन याबाबत अगोदरच उपाययोजना करता आली असती. परंतु महामंडळाने असे काहीच केले नाही. त्याशिवाय लोक न्यायालयात जाऊन प्रकल्पाला विरोध करतील अशी शक्यता होतीच. त्यासाठी महामंडळाने अगोदरच उच्च न्यायालयात सावधानपत्र (कॅव्हेट) दाखल करणे आवश्यक होते. परंतु अशीही उपाययोजना महामंडळाने केली नव्हती आणि नेमके तसेच घडले. लोक न्यायालयात गेले. त्यामुळे न्यायालयाने स्थगिती दिल्याने प्रकल्पाचे काम रखडले. मूळ आराखड्याच्या जागीच मच्छिमारी होत असल्याने प्रकल्पाविरोधात मोठ्या प्रमाणात निदर्शने झाली. त्यामुळे आराखड्यामध्ये बदल करावा लागला नवीन आराखडा तयार करावा लागला. याशिवाय बांधकामासाठी वापरावयाची सामग्री वेळेवर मिळाली नाही. म्हणजे ही सामग्री वेळेवर मिळण्यासाठी महामंडळाने कोणतेही पूर्व नियोजन केले नव्हते हे अगदी स्पष्ट झाले आहे. एवढा मोठा व महत्वाचा प्रकल्प त्यामुळेच वेळेवर पूर्ण करता आला नाही ही महामंडळाची अक्षम्य चूक आहे यात कसलीही शंका नाही. महत्वाचे म्हणजे प्रकल्पाच्या कामाचे व्यवस्थापन (सुपरव्हिजन) सुध्दा महामंडळाने नेटकेपणाने पार पाडले नाही हे स्वतः महामंडळानेच साक्षीच्या वेळी कबूल केले आहे. म्हणून समिती या निष्कर्षास आली आहे की, महामंडळाच्या चुकांमुळेच सल्लागार "एस" यांना टप्पा १ साठी दिलेले रु. ७.९७ कोटी वायफळ गेले आहेत यात कसलीही शंका नाही.

वरील सर्व कारणांचा विचार करता, या प्रकल्पाबाबत महामंडळाने दुर्लक्ष केले, कायदेशीरपणे अडचणी येऊ नयेत म्हणून विधी विभागाचा सल्ला घेऊन कोणतीही पावले उचलली नाहीत, समुचित व्यापारी तत्व तसेच सुजाण वाणिज्यिक प्रथांचा वापर या कामी झाल्याचे समितीस दिसून येत नाही म्हणून त्यामुळे प्रकल्पाचे काम लांबणीवर पडले. शिवाय रु.६६६/- कोटी खर्चाचा प्रकल्प रु.१३०६/- कोटी खर्चावर गेला म्हणजे दुप्पट खर्च वाढला. वास्तविक व्यवहारीक तत्वात महत्वाचा व्यवहार करताना योग्य ते नियोजन करून नुकसान होऊ नये म्हणून संभाव्य संकटांचा मुकाबला करण्यासाठी सज्ज राहणे. हेच नियोजन शासनाच्या व महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांकडे कां असू नये? समितीच्या मते असे या अधिकाऱ्यांकडे नियोजनाचा अभाव असल्यामुळे हे घडत असावे अशी शंका निर्माण होते. त्यामुळे असे प्रकार घडत असावेत व जनतेच्या पैशाचा अपव्यय केला जात असावा अशी

समितीला दाट शंका आहे. कारण समितीने गेल्या दोन वर्षात अनेक महामंडळांची अशी प्रकरणे तपासली आहेत. त्यामध्येही जवळजवळ अशीच परिस्थिती समितीला दिसून आलेली आहे व खर्चात वाढ झालेली आहे. उरलेल्या खर्चात व कालावधीत प्रकल्प पूर्ण होताना दिसत नाहीत ही प्रशासनाच्या दृष्टीने अतिशय गंभीर बाब असून समिती त्याबाबत तीव्र चिंता व्यक्त करते. मुळात असे प्रकल्प कर्ज काढून बनविण्यात येत आहेत. त्यामुळे कर्जाचा बोजा वाढत आहे. परिणामी सामान्य नागरिकांवरच करवाढ बसणार आहे. याचा विचार शासनाने करून घोरण ठरविणे आवश्यक आहे. कारण कर्ज बोजा कमी न होता वाढतच आहे. ही चिंतेची बाब आहे. त्यामुळे ते प्रकल्प उरलेल्या कालावधीत व रकमेत पूर्ण करून त्यापासून शासनाच्या उत्पन्नात वाढ करून झालेला खर्च लवकरात लवकर वसूल करून काढलेल्या कर्जाची परतफेड करणे आवश्यक आहे असे समितीचे मत आहे. मुंबई महानगराच्या पायाभूत विकासाच्या दृष्टीने हा प्रकल्प अत्यंत महत्वाचा असून वरील बाबीचा साकल्याने विचार करता समितीच्या मते महामंडळाने या प्रकरणी पुरेशी दक्षता घेतली नसल्याची वस्तुस्थिती स्पष्ट होते. समिती याबाबत तीव्र खेद व्यक्त करते. त्यातील काही समाजकंटकांना या प्रकल्पाचा सुगावा लागताच त्यांनी त्याच ठिकाणी झोपड्या बांधून आपला स्वःताचा फायदा करून घेतला. हा सुध्दा प्रशासनाचा मोठा गलथानपणा आहे. अतः समिती या प्रकरणी शिफारस करते की, शासनाने अशा प्रकल्पाच्या ठिकाणी कोणालाही कोणताही गैरफायदा घेता येणार नाही अशा प्रकारे सर्व कायदेशीर तरतुदी करून त्याची कडक अमलबजावणी करावी जेणेकरून कोणालाही असा गैरफायदा घेता येणार नाही. ह्या कामाचा निर्णय घेण्यापासून ते काम पूर्ण होईपर्यंत यामध्ये वरिष्ठ पातळीपासून जे-जे अधिकारी आहेत व ज्यांनी यामध्ये उणीवा तसेच त्रुटी ठेवल्या व कायदेशीर बाबींची पूर्तता करून घेण्याकडे दुर्लक्ष केले त्यांच्यावर जबाबदारी निश्चित करून महामंडळाचे अनाटायी गुंतवणुकीमुळे झालेले नुकसान त्यांच्याकडून वसूल करावे.

या प्रकल्पासंबंधात समितीच्या असेही निदर्शनास आले की, प्रकल्पाच्या जागी स्थानिक समाजकंटकाकडून झोपड्या बांधून विकल्या होत्या व त्यामुळे राहणाऱ्या रहिवाशांनी प्रकल्पाच्या विरोधात निदर्शने करून पुनर्वसनाची मागणी केली आणि महामंडळाने/शासनाने ती मान्य केली त्यामुळेही प्रकल्पाच्या खर्चात वाढ झाली आहे ही बाब चिंताजनक आहे.

समिती अशी शिफारस करते की, कोणताही नवीन प्रकल्प कार्यान्वीत करण्यापूर्वी त्या भागाचे फोटो सर्वेक्षण, अनधिकृत बांधकामे निष्कासित करणे आदि पूर्ण करुन त्याबाबत वृत्तपत्रात प्रसिध्दी द्यावी व जनतेच्या हरकती मागविण्यात याव्यात जेणेकरुन त्यामध्ये आलेल्या हरकती विचारात घेऊन प्रकल्पाचे सर्वेक्षण, संशोधन, संकल्पचित्र व नियोजन याबाबतच्या पुढील अडचणी अगोदरच लक्षात येतील व त्यानुसार प्रकल्प कार्यान्वीत करणे सहजशक्य, सुलभ व काटकसरीचा ठरेल व वेळेत पूर्णही करता येईल. अशा हरकती मागविण्याची पध्दत सद्या प्रचलित नाही. तरीसुध्दा समितीने मांडलेल्या या मुद्यांशी सहमती दर्शवून या शहरात अशा मोठ्या प्रकल्पाच्या वेळेला भविष्यात हरकती मागविणे योग्य ठरेल याबाबत विभागाच्या सचिवांनी सहमती दर्शविली आहे त्यानुसार यापुढे कार्यवाही करण्यात यावी तसेच या पुलाचे काम सध्या दुप्पट वेगाने चालू आहे असे समितीला सांगण्यात आले आहे ते जितक्या लवकर पूर्ण करता येईल तेवढे लवकर पूर्ण करावे व मिळणाऱ्या महसूलातून झालेल्या खर्चाचा ताळेबंद करण्यात यावा. या संबंधी केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यात सादर करण्यात यावी.

१.२ : उक्त प्रकरणी विभागाने/महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीबाबत समितीस सादर केलेल्या लेखी ज्ञापनामध्ये महामंडळाने खालीलप्रमाणे खुलासा केला आहे :-

१) अशा प्रकल्पाचे बांधकाम करताना पर्यावरण विषयक मंजूरी मिळविण्यापूर्वी जनतेकडून हरकती मागविणे आवश्यक असते. प्रस्तुत प्रकल्पाची मंजूरी ज्यावेळी प्रदान करण्यात आली. त्यावेळेस अशा तरतूदी नव्हत्या. भविष्यात अशा प्रकारची कार्यवाही करण्यात येईल.

२) महामंडळाने या प्रकल्पाच्या संदर्भातील माहिती जसे किंमतीतील वाढ, प्रकल्पांतील नवीन बाबी, त्यांची कारणे इत्यादी यांचा जमाखर्च, वेळोवेळी मंत्रीमंडळ पायाभूत सुविधा समितीच्या समोर ठेवली आहे. पायाभूत सुविधा समितीने या प्रकल्पाच्या संदर्भात वाढीव किमतीला नवीन बाबींना सन २००४ तसेच सन २००७ मध्ये मंजूरी दिलेली आहे.

३) प्रकल्पाची सद्यःस्थिती लक्षात घेता सदर प्रकल्प जानेवारी २००९ मध्ये पूर्ण होणे अपेक्षित आहे.

१.३ : याबाबत विभागाने खालीलप्रमाणे अभिप्राय सादर केले आहेत :-

१) महामंडळाच्या अभिप्रायांशी शासन सहमत आहे.

२) शासन निर्णय, दि. अन्वये रु.१६३४.०० कोटी इतक्या प्रकल्प किंमतीस शासन मान्यता देण्यात आली आहे.

३) सदर प्रकल्पाच्या आठही मार्गिका दि. २४.३.२०१० अखेर वाहतुकीस खुल्या करण्यात आल्या आहेत.

१.४ : साक्ष

समितीला सादर करण्यात आलेल्या माहितीच्या संदर्भात समितीने बुधवार, दिनांक २२ फेब्रुवारी, २०१२ रोजी शासनाच्या व महामंडळांच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीच्या शिफारशीवर करण्यात आलेल्या कार्यवाहीवर समिती प्रमुखांनी अधिक स्पष्टीकरण करण्यासाठी सांगितले असता महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, वांद्रे-वरळी सागरी मार्गाचे मुळ देकार सन १९९९ साली अंतिम करण्यात आले होते. देशातील एक महत्वाचा सागरी प्रकल्प म्हणून त्याची गणना केली जाते. सदर प्रकल्पाचे रेखाचित्र, नियोजन वगैरे करण्यासाठी "स्वेडग्रुप" या परदेशी कंपनीला सादर काम सोपविले होते. सदर कंपनीने त्यामध्ये दोन भागामध्ये विभागणी करून पहिल्या भागामध्ये नियोजन अंदाजपत्रक व खर्चाची आवश्यकता वगैरे कामाचा समावेश करून दुसऱ्या विभागामध्ये निविदा काढून त्या प्रकल्पाचे व्यवस्थापन, देखभाल व लेखा वगैरे अशी विभागणी केली होती. त्यातील देखभालीच्या कामासाठी निविदाकाराला रुपये १६.६५ लाख रुपये देण्यात आले व त्यांनी तीन वर्षांमध्ये कामाची आखणी करून निविदा प्रक्रियापूर्वीची सर्व कामे पूर्ण केली. तसेच दुसऱ्या विभागातील पाच ते दहा टक्के काम देखील पूर्ण केले होते. सन २००३ मध्ये शासनाने आणि महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने मूळ संकल्प चित्रामध्ये थोडासा बदल सुचविला व दोन टॉवर उभारून चार चार मार्गिकेचे दोन टॉवर उभारण्याचे निश्चित करण्यात आले आणि यासाठी "मे. दार कन्सल्टंट" नावाच्या परदेशातील युके येथील कंपनीची नेमणूक करण्यात आली. सद्यस्थितीत त्यांनी काम पूर्ण केले आहे.

"स्वेडग्रुप" या कंपनीने त्यांना दिलेले काही काम पूर्ण केलेले असल्यामुळे त्यांना रक्कम देणे भाग होते. त्यानंतर "मे. दार कन्सल्टंट" यांनी कामास सुरुवात केली होती असे स्पष्ट केले. पहिल्या कंपनीकडून काम पूर्ण केले नसल्यामुळे दुसऱ्या कंपनीला काम दिले गेले आहे काय अशी समितीने विचारणा केली असता महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या मुख्य अभियंता यांनी सांगितले की, संकल्पचित्र, सर्वेक्षण, पर्यावरण मंजूरी ही निविदे पूर्वीची

कामे पहिल्या कंपनीने केली होती. सदर कामे प्रकल्पाच्या दृष्टीने आवश्यक असल्याने त्यांनी केलेले काम व्यर्थ गेलेले नाही. संकल्पनेनुसार मार्गिका उभारण्यामध्ये बदल करावा लागल्याने दुसऱ्या कंपनीला काम दिले गेले होते असे सांगितले.

याबाबत अधिक स्पष्टीकरण देताना विभागीय सचिवांनी सांगितले की, नवीन संकल्पनेनुसार चार-चार मार्गिकेचे दोन टॉवर केल्यामुळे दक्षिणेकडील वाहतूक वेगळ्या मार्गिकेवर व उत्तरेकडील वाहतूक वेगळ्या मार्गिकेवर करण्यात आली. यामध्ये कामाची विभागणी झाल्यामुळे काम लवकर पूर्ण झाले व एका उत्तरेच्या टॉवरवरील चार मार्गिकेचे काम पूर्ण झाल्याने जून, २००९ मध्ये त्यावर वाहतुकीस प्रारंभ करण्यात आला व टोल वसुलीद्वारे महामंडळाला उत्पन्न मिळण्यास सुरुवात झाली. आठ मार्गिका एकाच टॉवरवर उभारल्या गेल्या असल्या तर वाहतुकीस प्रारंभ करता आला नसता. केबल स्टेड पूल देशामध्ये पहिल्यांदाच करण्यात आल्यामुळे त्यातील संकल्पनेमध्ये तदनंतर फेर बदल केला गेला व नव्या संकल्पनेनुसार संकल्पचित्र तयार करण्यासाठी नव्या कंपनीची स्थापना करण्यात आली असे मुख्य उप अभियंता यांनी एका प्रश्नाच्या उत्तरादाखल स्पष्ट केले.

समितीने याबाबत अशी विचारणा केली की, वांद्रे-वरळी सागरी मार्गाची आखणी मुंबईची वाहतूक सुखद करण्यासाठी करण्यात आली तरी वांद्रे-वरळी सागरी मार्ग ज्या ठिकाणी संपतो त्या ठिकाणी विभागाने कोणत्याही प्रकारचे रस्त्याचे रुंदीकरण केलेले नाही. त्यामुळे सागरी मार्गावरून येणाऱ्या चार वाहतूक स्तरांना पुढे बाहेर पडण्यासाठी दोनच स्तर मार्गिकेचे आहेत. परिणामी सागरी मार्गावरून जाणाऱ्या सर्व वाहनांना वाहतूक कोंडीचा सामना करावा लागतो ही बाब निदर्शनास आली आहे काय? तसेच मुंबईतील असणारे अन्य फ्लाय ओव्हरची कामे देखील अपूर्णवस्थेत आहेत. यावरून यामध्ये नियोजनाचा अभाव असल्याचे निदर्शनास येत नाही काय? ह्या प्रश्नाला उत्तर देताना विभागीय सचिवांनी सांगितले की, सागरी मार्गावरील पुढील रस्त्यांची आखणी करण्यात आली असून, या प्रकरणी निविदा झालेल्या आहेत. वरळी ते हाजीअली पर्यंत आठ मार्गिका नेण्याचे निश्चित झाले असून, हाजीअली ते प्रियदर्शनी पार्क व पुढे नरीमन पॉईंट असा सहा मार्गिकेचा पूल उभारण्याचे नियोजन झालेले आहे व त्यासंबंधाने निविदा प्रक्रिया सुरु करण्यात येणार आहेत. शहराची वाहतूक व्यवस्था सुधारण्यासाठी वेस्टर्न दक्षिण एक्सप्रेस हायवे ते दहिसरपर्यंत एलिव्हेटड रोड

करण्याचे नियोजन असून, सदर प्रकल्प कार्यान्वीत झाल्यास वाहतूक समस्या सोडविण्यास अधिक सहाय्य होईल.

१.५ : अभिप्राय व शिफारशी

सार्वजनिक उपक्रम समितीने नोव्हेंबर, २००७ रोजी उभय सभागृहास सादर केलेल्या बाराव्या अहवालातील महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या कामकाजातील परिच्छेदासंबंधातील शिफारशींवर केलेल्या कार्यवाही संबंधी साक्ष नोंदवित असताना अहवालातील "सल्लागार करार" यावर केलेल्या शिफारशीबाबत वांद्रे-वरळी सांगरी मार्ग प्रकल्पाचे काम सुरु करताना प्रथम नेमण्यात आलेल्या स्वेडग्रुप या कंपनीला अदा करण्यात आलेली रक्कम याचे विभागाने समर्थन केले असे असले तरी प्रथम असलेल्या संकल्प चित्रामध्ये बदल केल्यामुळे त्याच्या अंमलबजावणीसाठी दुसऱ्या कंपनीची नेमणूक करणे भाग पडले यामुळे खर्चामध्ये देखील वाढ झाली व कामासदेखील विलंब लागला.

मुंबईतील वाहतूक व्यवस्थेत सुधारणा करण्यासाठी सांगरी सेतूची निर्मिती करण्यात आली होती. परंतु सेतूवरील मार्गिकेचा विचार करता त्यावरून येणाऱ्या वाहतूकीस पुढे कमी मार्गिका असल्यामुळे खोळंबा होऊ लागला ही बाब देखील नियोजन करतांना विचारात घेतली नसल्याचे दिसून आले. यापुढील काळात त्यावर सुधारणा करण्यात येत असली तरी नियोजन शून्यता असल्याचे समितीच्या निदर्शनास आले. त्यामुळे यापुढील काळात कुठलाही प्रकल्प विचारात घेताना त्याचे संपूर्ण नियोजन करून त्यात काही त्रुटी राहणार नाहीत याची दक्षता विभागाने कटाक्षाने घ्यावी व त्यानंतर प्रकल्प कार्यान्वीत करण्याची कार्यवाही करण्यात यावी. आवश्यक वाटल्यास जनतेच्या शिफारशीदेखील मागविण्यात याव्यात जेणेकरून एकदा प्रकल्प सुरु झाल्यावर त्यावर हरकती न येता तो ठरलेल्या कालावधीत पुर्णत्वास येण्यास मदत होईल अशी समितीची शिफारस आहे. याप्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत कळविण्यात यावी, अशी समितीची शिफारस आहे.

दोन : नागपूर-सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्त्याचे बांधकाम

२.१ : सार्वजनिक उपक्रम समितीने (२००७-२००८) च्या बाराव्या अहवालातील परिच्छेद क्रमांक २.५ मध्ये "नागपूर-सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्त्याचे बांधकाम" यांचे संबंधात खालीलप्रमाणे अभिप्राय व शिफारशी केल्या होत्या :-

या प्रकरणी समितीला शासनाकडून व महामंडळाकडून मिळालेली लेखी व तोंडी माहिती विचारात घेता असे दिसून येते की, "नागपूर-सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्त्याचे बांधकाम" करण्यासाठी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने पॅकेज १२ अंतर्गत राजदिप कंन्स्ट्रक्शन व पॅकेज १४ अंतर्गत अजयदिप कंन्स्ट्रक्शन यांना फेब्रुवारी डिसेंबर, २००१ मध्ये करार करून काम दिले होते. बांधकाम करतेवेळी रस्त्याच्या बाजूने खोदकामाद्वारे निघणारी मातीसामान बंधान्यासाठी पुरेशी नव्हती व कर्जाऊ क्षेत्रामधून (रस्त्याच्या बाजू व्यतिरिक्त इतर क्षेत्र) माती मिळविणे आवश्यक होते. कराराच्या कलम ५१ व ५२ मध्ये, ज्यावेळी वागणूक प्रत व कामाच्या प्रकारामध्ये बदल होईल त्यावेळी दर निश्चित करण्याची तरतूद केली होती मात्र "कर्जाऊ क्षेत्र" ही संज्ञा बोली कागदपत्रामध्ये समाविष्ट केलेली नसल्यामुळे महामंडळाने या दोन कंत्राटदारांना अनुक्रमे रु.१२५/- व रु.१३६/- प्रती घनमीटर या दराने कामाचे कंत्राट प्रदान केले. येथेच मूळ चूक केली. कारण अशा कामाचे त्यावेळी जिल्हा दरसूचीचे दर फक्त रु.७५/- व रु.७८/- होते. शिवाय स्वतःच्या कामाच्या अंदाजपत्रकातील दराइतके दर मर्यादीत करण्यातही महामंडळ अपयशी ठरले. परिणामी, या जास्त दराने प्रदान केल्यामुळे महामंडळाला रु.१.५० कोटीचा तोटा झाला. या प्रकरणी समितीला मिळालेल्या माहितीनुसार, पॅकेज १२ मध्ये बंधान्यासाठी लागणाऱ्या खनिजाचा जे ६ टक्के व ८ टक्के सीबीआर मूल्यापेक्षा कमी आहे तसेच १४ मध्ये ६ टक्के सीबीआरपेक्षा कमी मूल्य असलेल्या खनिजाचा पुरवठा खाणीतून करण्याची बाब अंदाजपत्रकामध्ये समाविष्ट होती. परंतू निविदा काढताना या बाबींचा समावेश करावयाचे अनावधानाने राहून गेले. त्यामुळेच याची वेगळी किंमत मोजावी लागली. समितीच्या मते, जी बाब मूळ अंदाजपत्रकामध्ये होती तिचा समावेश निविदा काढताना करावयाचे अनावधानाने कसे राहून जाते ? अशा महत्वाच्या मुद्यांकडे दुर्लक्ष करून निविदा काढल्या त्यामुळेच या प्रकरणी रु.१.५० कोटींचा तोटा महामंडळास सोसावा लागला म्हणून या प्रकरणी ज्यांनी निविदा काढल्या ते या प्रकरणी दोषी ठरतात यात शंका नाही या निष्कर्षास समिती आली आहे म्हणून या संबंधी दोषी व्यक्तिकडून या तोट्याची भरपाई होणे आवश्यक आहे असे समितीचे स्पष्ट मत आहे.

या प्रकरणी प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागाराने त्यावेळच्या प्रचलीत डीएसआर दरानुसार शिफारस केली होती व ती महामंडळाने मान्यही केली होती, तथापि हे दर कंत्राटदारांस मान्य नव्हते असे समितीला सांगण्यात आले म्हणून हा विवाद सुकाणू समितीकडे गेला, सुकाणू

समितीनेही विवादास्पद दराची छाननी करुन नवीन दराची शिफारस केली त्यावेळचे प्रचलित डीएसआर दर कंत्राटदारांस मान्य नव्हते म्हणून ही बाब सुकाणू समितीकडे पाठविली समितीच्या मते हे काम दोन कंत्राटदारांना दिले होते. तेव्हा निविदा भरणारे हे फक्त दोनच कंत्राटदार होते काय, अन्य कोणी निविदा भरली नव्हती काय ? भरली असल्यास, इतर निविदा करांचा विचार करण्यात आला नव्हता काय ? असे अनेक प्रश्न निर्माण होतात. ज्यांना हे कंत्राट देण्यात आले त्यांची नावे राजदिप कन्स्ट्रक्शन व अजयदिप कन्स्ट्रक्शन अशी आहेत. यावरुन असे अनुमान निघते की या एका व्यक्तीच्या दोन कन्स्ट्रक्शन कंपनी असाव्यात, त्यांची नावे वेगळी असली तरी मालक व्यक्ती एकच असावी व या व्यक्तीशी या महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांनी संधान बांधून स्वतःच्या फायद्याकरिता अशा पळवाटा ठेवल्या असाव्यात व ही जादा रक्कम मोजली आहे. जेवढा महामंडळास तोटा सोसावा लागला आहे ती रक्कम या अधिकाऱ्यांनी स्वतःच्या फायद्याकरिता अशा रकमेचा अपहार केला आहे या निष्कर्षाप्रत समिती आली आहे. वास्तविक, ही जबाबदारी पार पाडण्यासाठी स्पॅन सल्लागार आणि सनग्रेस सल्लागार यांची नेमणूक करण्यात आली होती त्यांनी ही जबाबदारी योग्य रितीने पार पाडली नाही. म्हणून सहा महिन्यापूर्वी त्यांना याबाबत "कारणे दाखवा नोटीसा" देण्यात आलेल्या आहेत. परंतु या नोटीसीचे उत्तर त्यांनी अद्याप दिलेले नाही या प्रकरणाचा सखोल विचार करता समिती या निष्कर्षाप्रत आली आहे व शिफारस करित आहे की, सार्वजनिक बांधकाम विभागामध्ये तांत्रिक स्वरूपाची कामे पहाणारी अनेक तज्ज्ञ माणसे आहेत. तरी सुध्दा अशा तांत्रिक चुका होतात व त्यामुळे मोठ्या प्रमाणात नुकसान सहन करावे लागते. वास्तविक अशा चूका व्हायला नकोत. परंतु त्या होतात म्हणण्यापेक्षा करण्यात येतात असे समितीचे मत आहे. त्यामुळे अशा अधिकारी वर्गाने अतिशय सतर्क राहणे गरजेचे आहे जेणेकरुन अशा चूका होणार नाहीत व शासनाचे नुकसान होणार नाही. अशा अधिकाऱ्यांच्याविरुद्ध कठोर कारवाई करुन जरब बसविण्यासाठी महामंडळाने पाऊले उचलावीत. समितीला अशीही माहिती देण्यात आली की, कंत्राटदारांच्या अंतिम बिलामधून ही तोट्याची रक्कम कापून घेण्यात येणार आहे. समितीच्या मते ही रक्कम, दर जादा दिल्यामुळेच तोटा झालेला आहे. तर अंतिम बिलाचे वेळी रक्कम कापून घेण्यात यावी. हे जर शक्य झाले नाही तर मग सर्व संबंधित अधिकारी, सल्लागार यांच्याकडून या रकमेची भरपाई महामंडळाने करुन घ्यावी. याप्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीला तीन महिन्यांत पाठविण्यात यावा.

२.२ : उक्त प्रकरणी विभागाने/महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीबाबत समितीस सादर केलेल्या लेखी ज्ञापनामध्ये महामंडळाने खालीलप्रमाणे खुलासा केला आहे :-

महामंडळाने रु. २६.४० लाख मे. अजयदीप कन्स्ट्रक्शन यांचे बिलातून तसेच रु.१२४.१३ लाख मे. राजदीप कन्स्ट्रक्शन यांच्या बिलातून वळते करुन घेतले आहेत. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने संपूर्ण (एकूण रु. १५०.५३ लाखाची) वसूली केलेली आहे.

२.३ : याबाबत विभागाने खालीलप्रमाणे अभिप्राय सादर केले आहेत :-

महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने केलेली कार्यवाही विचारात घेता, शासन स्तरावर अधिक कार्यवाहीची आवश्यकता नाही.

२.४ : साक्ष

समितीला सादर करण्यात आलेल्या माहितीच्या संदर्भात समितीने बुधवार, दिनांक २२ फेब्रुवारी, २०१२ रोजी शासनाच्या व महामंडळांच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली. साक्षीच्या वेळी समितीच्या शिफारशीवर करण्यात आलेल्या कार्यवाहीवर समिती प्रमुखांनी अधिक स्पष्टीकरण करण्यासाठी सांगितले असता महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे मुख्य अभियंता यांनी सांगितले की, "नागपूर-सिन्नर-घोटी-मुंबई" या रस्त्याचे बांधकामासाठी लागणारी माती त्याठिकाणी उपलब्ध न झाल्याने ती दूर अंतरावरून वाहनाद्वारे आणावी लागली. या प्रकरणी कंत्राटदाराकडून समितीच्या शिफारशीनुसार त्यांना देय असलेल्या रक्कमेमधून रक्कम वसूल करण्यात आली आहे. याबाबत विवाद निवारण समितीला कंत्राटदारांनी मागितलेली रक्कम नामंजूर केली होती परंतु सदर कंत्राटदारानी सुकाणू समितीकडे दाद मागितली व या समितीने सदरहू रक्कम देय असल्याचे मान्य केले होते. त्यानुसार कंत्राटदारास रक्कम अदा करण्यात आली होती. परंतु याआधी विशद केल्यानुसार कंत्राटदाराकडून सदर रक्कम वसूल केली गेली आहे.

कामामधील पारदर्शकपणा, नियोजन व अपेक्षित खर्च यामध्ये सुसत्रता नसल्यामुळेच रस्त्याच्या किंमतीमध्येच त्यावेळी वाढ झाली होती ही बाब समितीने निदर्शनास आणली असता विभागीय सचिवांनी विशद केले की, अंदाज पत्रक तयार केल्यानंतर भराव्यासाठी लागणारी माती दुसरीकडून आणावी लागली त्यामुळे खर्चामध्ये वाढ झाली होती असे स्पष्ट केले. सुकाणू समितीमध्ये आयआयटीमधील प्राध्यापक सदस्य म्हणून कार्यरत असतात व सदर समितीला शासनाने अधिकार प्रदान केलेले आहेत. समितीकडून केलेल्या शिफारशी शासनाकडून मान्य

केल्या जातात असेही विभागीय सचिवांनी एका प्रश्नाला उत्तर देताना स्पष्ट केले. सुकाणू समिती संबंधी अधिक स्पष्टीकरण देताना व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, एखादया कामामध्ये मतभिन्नता आढळल्यास त्याचे निराकरण करण्यासाठी लवाद व समेट अधिनियम तरतुदीनुसार कंत्राटदारास न्यायालयात न जाता यासाठी लागणारा विलंब टाळण्यासाठी सुकाणू समितीची व्यवस्था केली गेलेली आहे. अन्य विभागामध्ये देखील या पध्दतीचा अवलंब केला जातो.

२.५ : अभिप्राय व शिफारशी

सार्वजनिक उपक्रम समितीने नोव्हेंबर, २००७ रोजी उभय सभागृहास सादर केलेल्या बाराव्या अहवालातील महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या कामकाजातील परिच्छेदासंबंधातील शिफारशींवर केलेल्या कार्यवाही संबंधी साक्ष नोंदवित असताना अहवालातील "नागपूर-सिन्नर-घोटी-मुंबई रस्त्याचे बांधकाम" याबाबत समितीच्या असे निदर्शनास आले की, कामामधील पारदर्शकपणा व नियोजनाचा अभाव यामुळेच रस्त्याच्या बांधकामाच्या खर्चात वाढ झाली होती. अंदाजपत्रक तयार केल्यानंतर एखादी बाब निदर्शनास आल्यामुळे झालेल्या खर्चामधील वाढ ही नियोजन शून्यतेमुळेच झाल्याचे निदर्शनास आले.

समितीने केलेल्या शिफारशीनुसार याप्रकरणी वसूल करावयाची रक्कम जरी संबंधितांकडून वसूल करण्यात आली असली तरी कंत्राटदाराकडून विभागाच्या सुकाणू समितीकडे वाढीव रक्कमेबाबत दाखल केलेला प्रस्ताव व विवाद निवारण समिती यांनी कंत्राटदाराच्या प्रस्तावावर दिलेला निर्णय यामध्ये मतभिन्नता असल्यानेच असा प्रकार घडला गेला. विभागानेच नेमलेल्या समितीमध्ये मतभिन्नता झाल्यामुळे याबाबत सुयोग्य नियोजन करून कार्यपध्दती अवलंबिण्याबाबत विभागाने विचार करावा अशी समितीची शिफारस आहे. याप्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत कळविण्यात यावी, अशी समितीची शिफारस आहे.

तीन : एमपीईडब्ल्यूच्या एका विभागापेक्षा अधिक विभागापेक्षा अधिक विभागातील सामाईक त्रुटी

३.१ : सार्वजनिक उपक्रम समितीने (२००७-२००८) च्या बाराव्या अहवालातील परिच्छेद क्रमांक ६.५ मध्ये "एमपीईडब्ल्यूच्या एका विभागापेक्षा अधिक विभागातील सामाईक त्रुटी" यांचे संबंधात खालीलप्रमाणे अभिप्राय व शिफारशी केल्या होत्या :-

समितीला प्राप्त झालेली लेखी व तोंडी माहिती विचारात घेता, असे दिसून येते की, कराराच्या शर्ती व अटीनुसार कंत्राटदाराला दर महिन्याला रक्कम प्रदान करावयाची होती. या कलमाचे उल्लंघन करून महामंडळाने कंत्राटदारास दर १५ दिवसांनी प्रदान केले आहे. यामध्ये रु.६५३.५८ कोटी एवढी रक्कम गुंतली होती. या प्रदानामुळे रु.४.३० कोटी एवढ्या व्याजाचे नुकसान झाले आहे. कामाला गती यावी म्हणून कंत्राटदाराला प्रोस्ताहीत करण्यासाठी हे दर १५ दिवसांनी प्रदान करण्यात आले होते. परंतु कंत्राटदार कराराप्रमाणे काम वेळेवर करण्यासाठी बांधील होता. जरी १५ दिवसांनी रकमेचे प्रदान केले असले तरी काम लवकर न होता ठरलेल्या वेळेलाच झाले. त्यामुळे रु. ४.३० कोटी ही व्याजाची रक्कम वाया गेली. तसेच या प्रकल्पाच्या ए,सी,डी व पीबीपी II या विभागामधील पाच बाबींच्या संदर्भात महामंडळाने अंमलबजावणी केलेली मात्रा १२५ टक्क्यापेक्षा जास्त होती. म्हणून दर सुधारीत करून रु.७८.३० कोटीचे प्रदान करावे लागले. याप्रकरणी साक्षीच्या वेळी अशी माहिती मिळाली, एकूण अनियंत्रित स्फोट ९.३५ लाख घनमीटर व नियंत्रित स्फोट ७७३२ घनमीटर करावयाचे ठरले होते. परंतु प्रत्यक्षात नियंत्रित स्फोट ७.५७ लाख घनमीटर व अनियंत्रित स्फोट फार कमी प्रमाणात करावे लागले. म्हणजे एकदम उलट परिस्थिती निर्माण झाली. त्यामुळे जास्त खर्च करावा लागला. याचे कारण देण्यात आले की, रस्त्याच्या आजुबाजूला काही गावे आहेत. तेथिल नागरिकांच्या सुरक्षिततेच्या दृष्टिकोनातून अनियंत्रित स्फोटाऐवजी नियंत्रित स्फोट जास्त प्रमाणात करावे लागले. वास्तविक रस्त्याच्या आजुबाजूला असलेली गावे अगोदरपासूनच आहेत. ती कांही त्यादरम्यान नवीन वसलेली गावे नव्हेत. त्यामुळे हा मुद्दा अगोदरच विचारात घ्यावयास हवा होता. त्यामुळे कामाची अंदाजित रक्कम अगोदरच निश्चित करता आली असती. परंतु तसे काही झाले नाही. या सर्व तांत्रिक चुका आहेत असे क्षणभर जरी मानले तरी समितीच्या मते शासनाकडून महामंडळाच्या शेवटच्या अभियंत्यापासून सचिवांपर्यंत सर्व अधिकारी व सल्लागार हे तांत्रिक अधिकारी नेमण्यात येतात. त्यांच्या लक्षात या तांत्रिक चुका अगोदरच यावयास हव्या होत्या. या रस्त्याची अनेक प्रकरणे आहेत त्या प्रत्येक प्रकरणात अशा

तांत्रिक चूका झालेल्या आहेत. त्यामुळे फार मोठ्या प्रमाणात नुकसान सहन करावे लागले आहे. याला हे अधिकारीच जबाबदार आहेत या निष्कर्षास समिती आली आहे.

याच प्रकरणातील दुसरा मुद्दा म्हणजे कराराच्या अटीनुसार दरमहा रक्कम कंत्राटदारास अदा करावयाची असताना दर १५ दिवसांनी रक्कम प्रदान करण्यात आली आहे याचे कारण सांगण्यात आले की, प्रकल्पाचे काम जलदगतीने व्हावे हा हेतू होता. अशाप्रकारे एकूण रु. ६५३.५८ कोटी रक्कम कंत्राटदारास दर १५ दिवसांनी देण्यात आली आहे. परंतु काम मात्र ठरलेल्या वेळेनुसार झालेले आहे. वर्ष सहा महिने अगोदर झालेले नाही आणि याचा परिणाम महामंडळाला रु.४.३० कोटी जादा व्याज भरावे लागण्यात झाला आहे. हा निर्णय बोर्डाच्या निदर्शनास आणण्यात आला नाही. निर्णय व्यवस्थापनाच्या स्तरावर घेण्यात आला. कारण व्यवस्थापकीय संचालकांना तसे अधिकार आहेत असे आर्थिक सल्लागारांनी साक्षीच्या वेळी सांगितले. आर्थिक सल्लागारांचा सुध्दा दर १५ दिवसांनी रक्कम प्रदान करण्याच्या निर्णयाला पूर्ण पाठिंबा होता नव्हे त्यांनी तसा सल्लाच दिला होता. त्यामुळे करारातील कलमांचे उल्लंघन होऊन रु.४.३० कोटीचे नुकसानही झाले. करारानुसार दरमहा रक्कम अदा करणे योग्य होते ही बाब सचिवांनी साक्षीच्या वेळी कबूल केली आहे. कंत्राटदाराकडून काम मंदगतीने चालू होते. त्यामुळे वास्तविक दंड लावणे योग्य ठरले असते. परंतु तसे न करता उलट प्रोत्साहन देण्यासाठी १५ दिवसांनी रक्कम देण्यात आली आहे. समितीच्या मते या प्रकल्प अंमलबजावणीतील चूका असून त्या टाळता येण्याजोग्या होत्या. या प्रकरणी संबंधीत अधिकाऱ्यांनी पुरेशी दक्षता घेतली असती तर या बाबी टाळता आल्या असत्या असे समितीचे ठाम मत आहे. या चूका आहेत. त्याबाबत जबाबदारी निश्चित करण्यात आलेली नाही अशीही माहिती समितीसमोर आली. म्हणून या प्रकरणी समिती अशी शिफारस करित आहे की, या प्रकरणाची सखोल चौकशी करण्यात यावी व कोणत्या परिस्थितीत हा निर्णय घेण्यात आला याची छाननी करून संबंधितांवर जबाबदारी निश्चित करण्यात यावी व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीस ३ महिन्यांचे आत पाठविण्यात यावा.

३.२ : उक्त प्रकरणी विभागाने/महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीबाबत समितीस सादर केलेल्या लेखी ज्ञापनामध्ये महामंडळाने खालीलप्रमाणे खुलासा केला आहे :-

१५ दिवसांनी कंत्राटदाराच्या देयकाचे प्रदान केल्यामुळे त्याने निश्चित केलेल्या कामापेक्षा जादा काम केले. याचे स्पष्टीकरण महामंडळाने आपल्या उत्तराद्वारे केले होते. १५

दिवसानी देयकाचे प्रदान करण्यामागचा महामंडळाचा हेतू प्रामाणिक होता व त्याचा उद्देश असा होता की, कंत्राटदाराकडून विहित वेळेत जास्त काम करून घेऊन हा प्रकल्प वेळेवर पूर्ण करणे. महामंडळाने या संदर्भात विस्तृत स्पष्टीकरण दिलेले आहे. त्यामुळे सखोल चौकशीचा प्रश्न उद्भवत नाही.

३.३ : याबाबत विभागाने खालीलप्रमाणे अभिप्राय सादर केले आहेत :-

महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने केलेला खुलासा योग्य असल्याने, समितीच्या सदर शिफारशीच्या अनुषंगाने शासन स्तरावर अधिक कार्यवाहीची आवश्यकता नाही.

३.४ : साक्ष

समितीला सादर करण्यात आलेल्या माहितीच्या संदर्भात समितीने बुधवार, दिनांक २२ फेब्रुवारी, २०१२ रोजी शासनाच्या व महामंडळांच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली. याबाबत अधिक स्पष्टीकरण देताना महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, मुळ करारामध्ये प्रत्येक महिन्याला केलेल्या कामाचा मोबदला द्यावा अशी अट होती. मात्र १५ दिवसानंतर मोबदला अदा केल्यास काम लवकर होईल असे निदर्शनास आल्याने कामाला चालना मिळण्याकरिता १५ दिवसानंतर मोबदला अदा करण्याचा निर्णय व्यवस्थापकीय संचालक यांच्या पातळीवर घेण्यात आला होता. यावर समिती प्रमुखानी विचारले की, मुळ करारामधील तरतुदीनुसार एक महिन्यानंतर मोबदला अदा करावयाचा असताना १५ दिवसानंतर मोबदला अदा करण्यासाठी बदल का करण्यात आला यावर उत्तर देताना महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे मुख्य अभियंता यांनी सांगितले की, काम जलद गतीने पूर्ण होण्याच्या दृष्टीने महिन्यातून एका पेक्षा अधिक वेळा मोबदला अदा करण्याची तरतूद मॅन्युअलमध्ये असल्यामुळे तशा रक्कमा अदा केल्या जातात.

यावर समिती प्रमुखांनी विचारले की, मॅन्युअलमध्ये असलेल्या तरतुदीनुसार एका पेक्षा अधिक वेळा मोबदला अदा करण्याची तरतूद असताना मूळ करारामध्ये महिन्यातून एकदा मोबदला अदा करण्याची अट का घातली गेली. यावर विभागीय सचिव यांनी सांगितले की, काम जलद गतीने होण्याच्या दृष्टीने सदर निर्णय घेण्यात आला होता. तसेच अधिक स्पष्टीकरण देताना व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, सप्टेंबर ते नोव्हेंबर या कालावधीमध्ये ५ कोटी रुपयाचे काम झाले. १५ दिवसानंतर मोबदला अदा करण्याची कार्यपध्दती स्वीकारल्यानंतर तीन महिन्यामध्ये १५ ते १६ कोटी रुपयाचे काम झाले. यावरून

कामाची गती वाढविण्याच्या दृष्टीने घेतलेला निर्णय योग्य होता असे निदर्शनास आले होते. यावर समिती प्रमुखांनी सांगितले की, ही बाब लेखा परिक्षण सुरु असताना लेखाधिकाऱ्यांच्या निदर्शनास आणण्यास हवी होती. हिताच्या दृष्टीने घेतलेले निर्णय लेखाधिकाऱ्यांना सांगावयास पाहिजे होते त्यावेळी व्यवस्थापकीय संचालक यांनी ही गोष्ट लेखापरिक्षणाच्यावेळी आमच्या कर्मचाऱ्याकडून निदर्शनास आणली गेली नाही ही वस्तुस्थिती मान्य केली.

३.५ : अभिप्राय व शिफारशी

सार्वजनिक उपक्रम समितीने नोव्हेंबर, २००७ रोजी उभय सभागृहास सादर केलेल्या बाराव्या अहवालातील महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या कामकाजातील परिच्छेदासंबंधातील शिफारशींवर केलेल्या कार्यवाही संबंधी साक्ष नोंदवित असताना अहवालातील "एमपीईडब्ल्यूच्या एका विभागापेक्षा अधिक विभागातील सामाईक त्रुटी" यावर समितीच्या असे निदर्शनास आले की, याबाबत करण्यात आलेल्या करारामध्ये एक महिन्यानंतर कामाचा मोबदला देण्याची तरतुद असताना जलद गतीने काम करण्यासाठी पंधरा दिवसानंतर मोबदला अदा करण्यासाठी मॅन्युअल मधील तरतुदींच्या अनुषंगाने व्यवस्थापकीय संचालक स्तरावर निर्णय घेऊन अंमलबजावणी केली गेली. या निर्णयामुळे आर्थिक बचत व वेळेचा विलंब कमी झाल्याचे समर्थन केले गेले. ही बाब विशेषतः लेखा परिक्षणाच्या वेळेस निदर्शनास आणली गेली असती तर सदर परिच्छेद लेखा परिक्षण करताना वगळला गेला असता ही विशद केलेली वस्तुस्थिती विभागाने देखील मान्य केलेली होती.

अतः भविष्यातील अशा बाबी टाळण्याच्या दृष्टीने लेखा परिक्षणाच्या वेळी तज्ञ अधिकाऱ्यांची नेमणूक करून सर्व बाबी लेखाधिकाऱ्यांना स्पष्ट करण्याची दक्षता घेण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे. याप्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत कळविण्यात यावी, अशी समितीची शिफारस आहे.

चार : खंडनिहाय बोनस कलम

४.९ : सार्वजनिक उपक्रम समितीने (२००७-२००८) च्या बाराव्या अहवालातील परिच्छेद क्रमांक ७.५ मध्ये "खंडनिहाय बोनस" कलम यांचे संबंधात खालीलप्रमाणे अभिप्राय व शिफारशी केल्या होत्या :-

समितीला मिळालेल्या लेखी व तोंडी माहितीच्या अनुषंगाने असे दिसते की, उड्डाणपूल हे असे एक काम आहे व त्यात खंडनिहाय पूर्ततेचा बोनस असू शकत नाही. कारण

फ्लायओव्हरचे संपूर्ण बांधकाम झाल्याशिवाय तो उपयोगात आणला जाऊ शकत नाही. या मूळ तत्वाचे उल्लंघन करून महामंडळाने बायपासच्या बाबतीत खंडनिहाय पूर्तता बोनस कलम करारात समाविष्ट केले व बांधकामाचे विविध टप्पे पूर्ण झाल्यावर रु.८.३६ कोटी रक्कम बोनस म्हणून प्रदान केली. प्रकल्प पूर्ततेमध्ये आठ महिन्यांचा विलंब झाला असतानाही बोनसचे प्रदान करण्यात आले होते. वास्तविकतः प्रकल्पाचे काम वेळेवर पूर्ण होण्यासाठी बोनस कलम समाविष्ट करण्याची पध्दत आहे. यातील एक महत्वाचे तत्व म्हणजे एकदा मत्ता बांधून वेळेवर किंवा निर्धारित तारखेपेक्षा लवकर पूर्ण झाल्यावर ती मालमत्ता वापरात आणून तिचा लवकर फायदा घेऊ शकते. परंतु जेव्हा काम वेगवेगळ्या खंडात विभागलेले असते व एक खंड पूर्ण झाल्यावर सगळे खंड पूर्ण झाल्याशिवाय ती मालमत्ता उपयोगात आणू शकत नाही. त्यावेळी खंडनिहाय पूर्णत्वाचा बोनस कलम असणे योग्य नाही. याप्रकरणी करारात हे कलम अंतर्भूत करणे समर्थनीय नसताना बोनस प्रदान का करण्यात आला व हा निर्णय बरोबर की चुकीचा आहे या प्रश्नावर समितीला माहिती मिळाली की, या द्रुतगती मार्गाचा पूर्ण लाभ घेण्याच्या दृष्टीने त्याचे काम चार भागात विभागण्यात आले होते. हे काम जेव्हा पूर्ण होणार होते तेव्हाच पनवेल बायपास रस्त्याचे काम पूर्ण करणे आवश्यक होते. म्हणून हे काम लवकर पूर्ण करण्यासाठी करारात बोनसची तरतूद करण्यात आली होती. परंतु प्रकल्पाचे काम पूर्ण होण्यास उशिर झाला आहे. तरीसुद्धा करारातील कलमानुसार कंत्राटदारास प्रोत्साहित करण्यासाठी बोनस दिला गेला आहे. शासनाचा व महामंडळाचा युक्तीवाद अजिबात समर्थनीय नाही. कळंबोली फ्लाय ओव्हर पुलाचे काम उशिरा पूर्ण झाले आहे. त्याबाबत कंत्राटदारास दंड लावणे आवश्यक होते. परंतु तसे न करता उलट कंत्राटदारास बोनसच्या नावाखाली रु.८.३६ कोटी रुपये प्रदान करण्यात आले आहेत. या पुलाचे काम ठरलेल्या वेळेत पूर्ण झालेले नाही. त्यास विलंब झालेला आहे. त्यामुळे दंड लावणेच योग्य होते. परंतु दंड लावण्यात आलेला नाही. ज्या वित्तिय सल्लागारांनी महामंडळाच्या कार्याचे जोरदार समर्थन केले व बोनस देण्याबाबत सल्ला दिला तसेच ठेकेदारावर दंडनीय कारवाईची तरतूद होती काय हे तपासून पहावे लागेल असे सांगण्यात आले. या उत्तराने समितीचे मूळीच समाधान झालेले नाही. करारात दंडाची तरतूद करण्याची मंडळाची जबाबदारी होती. नसल्यास, तसा सल्ला वित्त सल्लागाराने देणे अनिवार्य होते. कारण शासन व महामंडळाकडून ही चूक घडल्याचे सकृतदर्शनी दिसून येते. बोनस देण्याची मूळीच आवश्यकता नव्हती, असे दिसते

मात्र तो देण्यात आला ही वस्तुस्थिती आहे. वरील सर्व परिस्थिती विचारात घेता समिती अशी शिफारस करते की, या प्रकल्पाच्या कामाच्या निमित्ताने महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांनी व वित्तीय सल्लागारांनीही दिलेला सल्ला कोणत्या परिस्थितीत दिला याची सखोल चौकशी करण्याची आवश्यकता समितीस वाटते. या प्रकरणाबाबत उच्चस्तरीय चौकशी करून अहवाल तीन महिन्यांच्या आत समितीस पाठविण्यात यावा.

४.२ : उक्त प्रकरणी विभागाने/महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीबाबत समितीस सादर केलेल्या लेखी ज्ञापनामध्ये महामंडळाने खालीलप्रमाणे खुलासा केला आहे :-

सुरुवातीपासूनच सार्वजनिक निविदांत बोनसची तरतूद असून, अशी तरतूद करारामध्ये करण्यास वित्तीय सल्लागाराचा वेगळा सल्ला घेण्याची पध्दत नाही. निविदेच्या अटी व शर्ती तांत्रिक व वित्तीय सल्लागारामार्फत निश्चित करण्यात येऊन निविदा बोलविण्यात येतात. यामध्ये वित्तीय सल्लागाराची विशिष्ट भूमिका नाही. शासनाने सुध्दा खंडनिहाय (सेगमेंटवाईज) बांधकामाची आवश्यकता प्रतिपादीली असून या पध्दतीच्या आधारावर बोनसच्या तरतुदीस अनुमोदन दिले आहे. त्यामुळे काही विशिष्ट अधिकार किंवा अधिकाऱ्यांवर कारवाई करण्याची महामंडळास आवश्यकता वाटत नाही. बोनसची तरतूद पुलांच्या बांधकाम कार्यात प्रचलित पध्दत आहे. या कामात बोनसचा कलम करारामध्ये समाविष्ट करण्यास वित्तीय सल्लागाराचा व महामंडळाच्या अधिकाऱ्यांचा काही विशेष सहभाग नाही.

बोनसची तरतूद ही सार्वजनिक निविदेचा एक भाग असून त्यामध्ये एखाद्या विशिष्ट कंत्राटदाराचा फायदा करण्याचा हेतू नाही. सबब या प्रकरणात काही कारवाई करण्याची आवश्यकता नसल्याचे महामंडळाचे मत आहे.

४.३ : याबाबत विभागाने खालीलप्रमाणे अभिप्राय सादर केले आहेत :-

महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचा खुलासा योग्य असल्याने, समितीच्या सदर शिफारशीच्या अनुषंगाने शासन स्तरावर अधिक कार्यवाहीची आवश्यकता नाही.

४.४ : साक्ष

समितीला सादर करण्यात आलेल्या माहितीच्या संदर्भात समितीने बुधवार, दिनांक २२ फेब्रुवारी, २०१२ रोजी शासनाच्या व महामंडळांच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली. याबाबत अधिक स्पष्टीकरण देताना महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाचे व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, मुंबई-पुणे द्रुतगती मार्गिकेच्या निविदेमध्ये खंडनिहाय पुर्तता बोनस कलम

टाकण्यात आले होते. मुंबई-पुणे द्रुतगती मार्ग हा चार पदरी होता व त्यासाठी वेगवेगळे कंत्राटदार नेमण्यात आले होते. काम लवकर केल्यास कंत्राटदारास बोनस देण्याची तरतूद होती.

महालेखाकारांनी आक्षेप घेताना उड्डाणपूल हे असे एक काम आहे की, त्यामध्ये खंडनिहाय पूर्तता बोनस असू शकत नाही. कारण फ्लाय ओव्हर संपूर्णपणे पूर्ण झाल्याशिवाय उपयोगात आणता येत नाही. असे असताना खंडनिहाय पूर्तता बोनस मूळ तत्वाचे उल्लंघन करून समाविष्ट केले होते यावर महामंडळाचे म्हणणे एवढेच आहे की, हे काम इंटिग्रेट पार्ट ऑफ टेंडर आहे बोनस दिल्यामुळे सर्व कम्पोनन्ट्स तयार झाले. त्यामुळे याचा फायदाच झाला आहे असे स्पष्ट केले. यावर समिती प्रमुखांनी विचारले की, बोनस देण्याची तरतूद मॅन्युअलमध्ये आहे काय यावर विभागीय सचिवांनी सांगितले की, मॅन्युअल हे ब्रिटीश काळापासून चालत आलेले आहे व त्यामध्ये बोनस देण्याची तरतूद नाही. यावेळी समितीने असे निदर्शनास आणले की, ज्यावेळी लेखा परिक्षण केल जात असते त्यावेळी संबंधित विभागाने व्यवस्थितरित्या उत्तर देवून त्या प्रकरणी शंकेचे निरसन करणे आवश्यक असते.

याबाबत योग्य ती दखल विभागाकडून घेतली जात नसल्यामुळे महालेखाकाराकडून आक्षेप नोंदविले जातात व त्याची छाननी तद्नंतर समितीला करणे भाग पडते. यावर उत्तर देताना व्यवस्थापकीय संचालक यांनी सांगितले की, लेखाधिकार्यांनी आवश्यक त्या कागदपत्रांची मागणी केली होती. ती माहिती व कागदपत्रे वेळीच दिली गेली असती तर लेखापरिक्षण अहवालामध्ये महालेखाकारांकडून आक्षेप नोंदविला गेला नसता व समितीचा बहुमोल वेळ देखील गेला नसता ही वस्तुस्थिती मान्य केली.

४.५ : अभिप्राय व शिफारशी

सार्वजनिक उपक्रम समितीने नोव्हेंबर, २००७ रोजी उभय सभागृहास सादर केलेल्या बाराव्या अहवालातील महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या कामकाजातील परिच्छेदासंबंधातील शिफारशींवर केलेल्या कार्यवाही संबंधी साक्ष नोंदवित असताना अहवालातील "खंडनिहाय बोनस" याबाबत मुंबई-पुणे द्रुतगती मार्ग तयार करताना त्यावरील उड्डाणपूलासाठी करारातील खंडनिहाय बोनस कलम वापरून रक्कम अदा केल्याबाबत महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदविला होता. कारण उड्डाणपूल पूर्ण झाल्याशिवाय त्यावरील वाहतूक

सुरु करता येत नाही त्यामुळे बोनस कलम वापरून रक्कम अदा केल्याबाबत महालेखाकारांचा आक्षेप होता.

समितीच्या साक्षीच्या वेळी विभागाकडून ब्रिटीश काळापासून अस्तित्वात असलेल्या पीडब्लुडी मॅन्युअलीमधील तरतूदींचा अवलंब केला जात असल्याचे समितीला सांगितले होते. परंतु त्याचा वापर सोयीस्करपणे विभागाकडून करण्यात येतो असे समितीच्या निदर्शनास आले. मार्गदर्शक मॅन्युअलच्या तरतूदीनुसार जेव्हा विभाग अमल करित नाही त्यावेळेस त्या न करण्यामागे योग्य ती कारणमिमासा निदर्शनास आणणे जरूरीचे आहे व त्यामध्ये सुसूत्रता असणे आवश्यक आहे असे समितीचे मत झाले. त्यामुळे यापुढील काळात पीडब्लुडी मॅन्युअलच्या तरतूदीं व्यतिरिक्त कार्यवाही करताना ते करण्याची गरज, त्यामागील उद्देश यांचे स्पष्टीकरण देण्याची व त्यामध्ये सुसूत्रता ठेवण्याची विभागाने दक्षता घ्यावी. तसेच लेखापरिक्षणाच्यावेळी लेखाधिकाऱ्यांनी आवश्यक त्या कागदपत्रांची मागणी केली वा माहिती मागितली ती देण्यात यावी व यासाठी एक सक्षम अधिकाऱ्याची नेमणूक करण्यात यावी जेणेकरून महालेखाकारांचे समाधान झाल्यास लेखापरिक्षणामधील आक्षेप वगळणे त्यांना सुलभ जाईल. आक्षेप नोंदविल्यानंतर समिती समोरील त्याची छाननी करण्यासाठी समितीच्या वेळेची बचत होईल अशी समितीची शिफारस आहे. याप्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत कळविण्यात यावी, अशी समितीची शिफारस आहे.

पाच : टोल वसूली

५.१ : सार्वजनिक उपक्रम समितीने (२००७-२००८) च्या बाराव्या अहवालातील परिच्छेद क्रमांक ८.५ मध्ये "टोल वसूली" तसेच परिच्छेद क्रमांक ९.५ माहे "ऑगस्ट, २००४ पर्यंत टोल वसूली" यांचे संबंधात खालीलप्रमाणे अभिप्राय व शिफारशी केल्या होत्या :-

या प्रकरणी समितीला मिळालेली लेखी व तोंडी माहिती विचारात घेता, असे दिसून येते की, एमपीईडब्ल्यू वरील टोल वसूली मे, २००० पासून सुरु होती. वसूलीचे काम आयडीएल रोड बिल्डर्स यांना प्रदान करण्यात आले होते. वसूल केलेला टोल कंपनीकडे भरावयाचा होता व टोल वसूलीचा खर्च कंपनीने (महामंडळाने) कंत्राटदारास द्यावयाचा होता. जास्त महसूल भरण्यास सहमत होईल अशा कंत्राटदारास कंत्राट देण्याच्या नियमाचे उल्लंघन करून कमी खर्च घेणाऱ्या कंत्राटदाराची निवड करण्यात आली होती. हाच या प्रकरणातील मुख्य गाभा आहे.

तीन वर्षात रु.३५५ कोटी महसूलाचा अंदाज केलेला होता परंतु महामंडळाकडे तीन वर्षांचा टोल महसूल फक्त रु.१०७.०१ कोटी एवढाच जमा झाला होता. याचे मुख्य कारण समितीला असे दिसते की, मुंबई-पुणे हा जुना पर्यायी रस्ता टोल शिवाय वापरात होता व सहाजिकच जास्तीत-जास्त वाहने टोल फ्री रस्त्यावरून धावत होती. शिवाय वसूल केलेला टोल पुर्णपणे कंपनीकडे भरला की नाही याची खात्री करून घेण्यासाठी अद्यावत यंत्रणा बसविण्यात आली होती. समितीस विभागाच्या या प्रतिपादनात निश्चितच तथ्य वाटते. अशा कंत्राटदारास कंत्राट देण्याच्या नियमाचे उल्लंघन करून महसूल कमी देणाऱ्या कंत्राटदाराची निवड करण्यात आली होती ही प्रक्रिया या प्रकरणातील मुख्य गाभा आहे. टोल वसुली योग्य प्रकारे होते किंवा कसे पाहण्यासाठी महामंडळाने पुरेशी दक्षता घेतली असल्याचे समितीच्या निदर्शनास आले.

मात्र कारणे समर्थनिय असली तरी या ठिकाणी हे स्पष्ट आहे की, टोल वसुली दिलेल्या इष्टांकापेक्षा निश्चितच कमी झाली आहे.

महाराष्ट्रात या महत्वाकांक्षी प्रकल्पापासून टोल संस्कृती निर्माण झाली आहे. बरेच वेळा प्रकल्पाचा खर्च वसूल होऊन सुध्दा टोल वसुली सुरुच राहते व जनतेवर नाहक बोजा पडतो. या निमित्ताने समिती शासनाला अशी शिफारस करते की, राज्यातील सर्व प्रकल्पावरील टोल पध्दतीचा सर्वकष आढावा घेऊन या पध्दतीमधील उणीवा व त्रुटी दूर करण्याच्यादृष्टीने एका उच्चस्तरीय समितीची नेमणूक करण्यात यावी व केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीला पाठविण्यात यावा. शिवाय टोल वसुली यंत्रणा सक्षमरित्या कार्यरत आहे किंवा कसे हे तपासण्यासाठी एका दक्षता पथकाची नियुक्ती करण्यात यावी व यासाठी एका सुविहित कार्यपध्दती आखून त्याची तातडीने अंमलबजावणी करावी अशी समितीची शिफारस आहे.

या अनुषंगाने समिती अशीही शिफारस करते की, दोन्ही सभागृहाचे माननीय सदस्य व तसेच माजी सदस्य यांच्या अधिकृत वाहनांना टोल फ्रि-पासेस देण्यात यावेत व यासाठी तातडीने निर्णय घेऊन त्याची १ महिन्याचे आत अंमलबजावणी करावी.

५.२ : उक्त प्रकरणी विभागाने/महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीबाबत समितीस सादर केलेल्या लेखी ज्ञापनामध्ये महामंडळाने स्पष्टीकरण नोंदविलेले नाही.

५.३ : याबाबत विभागाने खालीलप्रमाणे अभिप्राय सादर केले आहेत :-

शासनाने सुधारीत पथकर धोरण दिनांक ३०.७.२००९ रोजी पारित केले आहे. खाजगीकरणांतर्गत प्रकल्पांवरील टोल पध्दतीचा सर्वकष आढावा घेऊन या पध्दती मधील उणीवा व त्रुटी दूर करण्याच्यादृष्टीने पूर्ण करण्यात आलेल्या प्रकल्पावरील पथकर वसूलीमध्ये पारदर्शकता आणण्याच्या दृष्टीने तसेच पथकर स्थानकावर वाहतूकदारांना होणाऱ्या अडचणी सोडविण्याबाबत खालील पाच समित्या विभागाने स्थापीत केल्या आहेत

१. मुख्य अभियंता (वि.प्र.), सार्वजनिक बांधकाम विभाग, मुंबई यांच्या अध्यक्षतेखालील खाजगीकरणांतर्गत प्रकल्पातील पूर्ण करण्यात आलेल्या कामांच्या पथकर स्थानकावर गोळा होणारी पथकर रक्कम दर्शविण्यासाठी इलेक्ट्रॉनिक पध्दतीचा फलक लावण्याबाबत समिती.

२. मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम प्रादेशिक विभाग, पुणे यांच्या मार्गदर्शनाखाली पथकर स्थानकांवर इलेक्ट्रॉनिक पध्दतीने पथकर वसूली करण्याबाबत समिती.

३. मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम प्रादेशिक विभाग, औरंगाबाद यांच्या अध्यक्षतेखाली खाजगीकरणांतर्गत प्रकल्पातील पथकर स्थानकाच्या अडचणी सोडविण्याबाबत समिती.

४. मुख्य अभियंता (विशेष प्रकल्प), मुंबई यांच्या अध्यक्षतेखाली खाजगीकरणांतर्गत करावयाच्या प्रकल्पांकरीता सुधारीत निविदा मसुदा तयार करण्याबाबत समिती.

५. मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम प्रादेशिक विभाग, अमरावती यांच्या अध्यक्षतेखाली खाजगीकरणांतर्गत कामांसंदर्भात शासनाने प्रसिध्द केलेल्या संग्रहाचा अभ्यास करून व्यापक पथकर धोरण तयार करण्याबाबत समिती.

वर उल्लेख केलेल्या अ.क्र. १ ते ३ समित्यांनी आपल्या शिफारशींसह अहवाल सादर केला असून त्यावर कार्यवाही प्रगतीत आहे. तसेच अ.क्र. ४ व ५ समित्यांनी अद्याप अहवाल सादर केलेला नाही.

राज्यातील खाजगीकरणांतर्गत पूर्ण करण्यात आलेल्या प्रकल्पातील प्रत्येक पथकर स्थानकांची तपासणी करण्यासाठी प्रत्येक प्रादेशिक विभागात दक्षता व गुणनियंत्रण मंडळाच्या अधीक्षक अभियंत्याच्या अध्यक्षतेखाली एका पथकाची स्थापना करण्यात आली आहे व सदर पथकाने सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ, राष्ट्रीय महामार्ग यांच्या अखत्यारीतील पथकर नाक्यांची तपासणी करून त्यांचा अहवाल संबंधित प्रादेशिक विभागाच्या मुख्य अभियंत्यांमार्फत शासनास सादर करण्याच्या सूचना सर्व मुख्य अभियंता यांना

शासन पत्र दिनांक २३.१२.२०११ नुसार देण्यात आल्या आहेत. सदर पथकर नाक्यांची तपासणी करण्याची कार्यवाही प्रगतीत आहे.

तसेच परिच्छेद क्रमांक २.३३ बाबत ऑगस्ट, २००४ पर्यंत टोल वसूलीबाबतचे विभागाने खालीलप्रमाणे अभिप्राय व्यक्त केले आहेत.

दोन्ही सभागृहाचे मा.सदस्य यांना पथकर धोरणानुसार पथकरातून सवलत देण्यात आली आहे. तसेच माजी आमदारांना पथकरातून सुट देण्याबाबत मा.मुख्यमंत्री यांनी तत्त्वतः मान्यता प्रदान केली आहे. त्या अनुषंगाने शासन निर्णयाचे प्रारूप मान्यतेसाठी सादर करण्यात आले असून त्यास मान्यता प्राप्त होतास सदर शासन निर्णय निर्गमित करण्यात येईल.

५.४ : ऑगस्ट, २००४ नंतरचे टोल वसुलीचे व परीक्षा कंत्राट प्रदान करणे.

सार्वजनिक उपक्रम समितीने (२००७-२००८) च्या बाराव्या अहवालातील परिच्छेद क्रमांक ९.५ मध्ये "ऑगस्ट, २००४ नंतरचे टोल वसुलीचे व परीक्षा कंत्राट प्रदान करणे" व "चुकीची राखीव किंमत निश्चित करणे" यांचे संबंधात खालीलप्रमाणे अभिप्राय व शिफारशी केल्या होत्या :-

याप्रकरणी समितीला मिळालेली लेखी व तोंडी माहिती विचारात घेता, असे दिसून येते की, महामंडळाने एन.एच. क्र. ४ चे रुंदीकरण व मजबुतीकरण करणे व द्रुतगती महामार्गाच्या (एमपीईडब्ल्यू) देखभाल व दुरुस्तीचे एकत्रित निविदा मागविली होती. टोल वसुलीची व एनएच-४ व एमपीईडब्ल्यूचे परिवीक्षा करण्याचे १५ वर्षांच्या कालावधीचे कंत्राट ऑगस्ट, २००४ पासून आयआरबी कंत्राटदाराला रु.९१८ कोटी ताबडतोब प्रदानाच्या आधारावर प्रदान करण्यात आले होते.

वरील कामातून येणारा महसूल महामंडळ व शासन यांनी अंदाजानुसार रु. ४,३८५ कोटी एवढा काढला होता. त्याअंतर्गत १५ वर्षांच्या कालावधीत महामंडळ व शासन यांनी एकूण अंदाजे रुपये ४३४५ कोटी महसूल अपेक्षित धरला होता. त्यातून एन.एच.क्र. ४ चे रुंदीकरण व मजबुतीकरणाचा खर्च १५ वर्षांच्या कालावधीमध्ये दोन्ही रस्त्यावर होणाऱ्या देखभाल दुरुस्तीचा खर्च व ह्या एकूण भांडवली खर्चावरील व्याज वजा करता कमीत कमी रुपये ९०० कोटी ताबडतोब कंत्राटदाराने प्रदान करणे अपेक्षित होते. ह्या संदर्भात आयडियल रोड बिल्डर्स ह्या कंत्राटदाराने रु.९१८ कोटीची सर्वाधिक बोली दिली होती. इतर विविध संस्थांनी सादर केलेली बोली ह्यापेक्षा कमी होती. ह्या कारणास्तव हे कंत्राट आय. आर.बी. ह्यांना देण्यात आले होते.

साक्षीच्या वेळी समितीला प्रथम सांगण्यात आले की, ३० वर्षात प्रकल्पाची किंमत वसूल होईल असा अंदाज केल्याने कंत्राटदाराला १५ वर्षाची मुदतवाढ देण्यात आली. मात्र प्रत्यक्षात जाहीर निविदेद्वारे उच्चतम बोली असलेल्या कंत्राटदारास काम देण्यात आले. परंतु नंतर शासन व महामंडळ यांनी कबूल केले की, प्रकल्पावरील खर्च किंमत २२ वर्षात वसूल होईल. त्यानंतर वसुली मा.उच्च न्यायालयाच्या आदेशाप्रमाणे थांबवावी लागेल.

साक्षीच्या वेळी या प्रकरणी माहिती देण्यात आली होती की, सन २००४-२००५ मध्ये रुपये ५८.२ कोटी, २००५-२००६ मध्ये रुपये ११३ कोटी व २००६-०७ मध्ये रुपये १२९.९ कोटी टोल वसूल झाला होता. मुंबई-पुणे वाहतुकीस पर्यायी असा राष्ट्रीय महामार्ग त्यावेळी टोलशिवाय वापरास उपलब्ध असल्याने अपेक्षित पथकराचे उत्पन्न येऊ शकत नव्हते. ही वस्तुस्थिती असल्याचे समितीचे मत आहे. शिवाय शासनाने या कामासाठी अर्नेस्ट अँड यंग या ख्यातनाम संस्थाची नेमणूक केली होती. या संस्थेच्या अहवालाच्या आधारे सदर किंमत निश्चित करण्यात आली होती.

तथापि, समितीच्या मते यापुढील निविदा काढताना लेखा परीक्षकाने नमूद केलेल्या सूचना लक्षात घेऊनच काढाव्यात अशी समितीची शिफारस आहे.

शिवाय राज्यातील टोल वसुलीचे संनियंत्रण करण्याची गरज या निमित्ताने समितीस वाटते. यासाठी एका दक्षता पथकाची नेमणूक करण्यात यावी अशीही समिती शिफारस करते. या प्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीला तीन महिन्यात सादर करण्यात यावा.

५.५ : उक्त प्रकरणी विभागाने/महामंडळाने केलेल्या कार्यवाहीबाबत समितीस सादर केलेल्या लेखी ज्ञापनामध्ये महामंडळाने स्पष्टीकरण नोंदविलेले नाही.

५.६ : याबाबत विभागाने खालीलप्रमाणे अभिप्राय सादर केले आहेत :-

१. परिच्छेद क्र. २.३४ बाबतचे अभिप्राय - लेखा परीक्षकाने नमूद केलेल्या सूचनांनुसार निविदा कार्यवाही करण्याच्या सूचना संबंधितांना देण्यात आल्या आहेत.

२. परिच्छेद क्र. २.३५ बाबतचे अभिप्राय - राज्यातील खाजगीकरणांतर्गत पूर्ण करण्यात आलेल्या प्रकल्पातील प्रत्येक पथकर स्थानकांची तपासणी करण्यासाठी प्रत्येक प्रादेशिक विभागात दक्षता व गुणनियंत्रण मंडळाच्या अधीक्षक अभियंत्याच्या अध्यक्षतेखाली एका पथकाची स्थापना करण्यात आली आहे व सदर पथकाने सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ, राष्ट्रीय महामार्ग यांच्या अखत्यारीतील पथकर नाक्यांची तपासणी

करुन त्यांचा अहवाल संबंधित प्रादेशिक विभागाच्या मुख्य अभियंत्यांमार्फत शासनास सादर करण्याच्या सूचना सर्व मुख्य अभियंता यांना शासन पत्र दिनांक २३.१२.२०११ नुसार देण्यात आल्या आहेत. सदर पथकर नाक्यांची तपासणी करण्याची कार्यवाही प्रगतीत आहे.

५.७ : साक्ष

समितीला सादर करण्यात आलेल्या माहितीच्या संदर्भात समितीने बुधवार, दिनांक २२ फेब्रुवारी, २०१२ रोजी शासनाच्या व महामंडळांच्या प्रतिनिधींची साक्ष घेतली. याबाबत अधिक स्पष्टीकरण देताना विभागाच्या सचिवांनी सांगितले की, सदर परिच्छेद धोरणात्मक बाबींशी निगडित आहेत. टोल वसुलीची प्रक्रिया व त्यामधील उणीवा दूर करण्यासाठी आवश्यक ती कार्यवाही विभागाकडून केली जात आहे. सार्वजनिक उपक्रम समितीने टोल पध्दतीमधील उणीवा व त्रुटी दूर करण्याच्या दृष्टीने एक उच्चस्तरीय समितीची नेमणूक करावी आणि त्यांनी केलेल्या कार्यवाहीचा अहवाल समितीला अवगत करावा अशी शिफारस केली होती. त्याअनुषंगाने शासनाने ३० जुलै, २००९ रोजी सुधारीत पथकर धोरण पारित केले आहे. खाजगीकरणांतर्गत प्रकल्पावरील पथकर वसुलीमधील पारदर्शकता आणण्याच्या दृष्टीने तसेच पथकर स्थानावर वाहतूकदारांना होणाऱ्या अडचणी सोडविण्याबाबत पाच समित्या विभागाने स्थापित केलेल्या आहेत.

एक : मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, मुंबई यांच्या अध्यक्षतेखाली पथकर स्थानावर गोळा होणारी रक्कम दर्शविण्यासाठी इलेक्ट्रॉनिक पध्दतीचा फलक लावण्याबाबत समिती गठीत केलेली आहे. राज्यातील पुणे, नगर, औरंगाबाद आणि जालना याठिकाणी प्रायोगिक तत्वावर सदर पध्दत कार्यान्वीत करण्याचे विभागाने ठरविलेले आहे व त्याअनुषंगाने कार्यवाहीला सुरुवात देखील केलेली आहे. उर्वरित ठिकाणी इलेक्ट्रॉनिक फलक बसविण्याची कार्यवाही त्वरेने करण्याचे प्रस्तावित आहे. सदर फलकावरील माहिती पथकर नाक्यावरून ये-जा करणाऱ्या प्रवाशांना दिसणार आहे. त्यामध्ये प्रकल्पाची किंमत, वेगवेगळ्या विभागवार संपूर्ण माहिती, दुरुस्तीसाठी झालेला खर्च, प्रकल्पावर पथकर नाक्यावर जमा झालेली रक्कम, इत्यादी माहिती नमूद केलेली असणार आहे असे स्पष्ट केले. याबाबत समितीने असे निदर्शनास आणले की, पथकर नाक्यावरून जाणारी वाहने ही अत्यल्प वेळेमध्ये जात असल्याने ती माहिती सर्वच प्रवाशांना सहजपणे मिळू शकेल असे नाही याकरिता सदर माहिती महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या संकेतस्थळावर देखील उपलब्ध करून देण्यात यावी, असे

सुचविले असता विभागीय सचिवांनी सुचनेचे महत्व लक्षात घेऊन याबात निश्चत विचार केला जाईल असे सांगितले.

दोन : मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम प्रादेशिक विभाग, पुणे यांच्या मार्गदर्शकाखाली पथकर स्थानकावर इलेक्ट्रॉनिक पध्दतीने पथकर वसुली करण्याबाबत समिती गठीत केलेली आहे. पथकर नाक्यावर सेन्सर बसविण्यात येऊन वाहन पथकर नाक्यावरून जात असताना वाहनावरील बसविण्यात आलेल्या विशिष्ट यंत्राद्वारे सेन्सर मार्फत ओळख करून घेऊन पथकर वसुली केली जाणार आहे. त्यामुळे वाहन धारकांना त्यांच्या वाहनावरील असलेल्या विशिष्ट यंत्राद्वारे त्यांनी आगाऊ भरलेली रक्कम, वसुल झालेली रक्कम व उर्वरित शिल्लक राहिलेली रक्कम सहज उपलब्ध होईल. सदर योजना प्रायोगिक तत्वावर सुरु करण्यात येत असून, त्याच्या यशस्वीतेनंतर त्याची पुढील काळात अंमलबजावणी केली जाईल. ही योजना परदेशात राबविण्यात येणाऱ्या पथकर वसुलीच्या धर्तीवर सुरु करण्यात येणार असल्याचे विभागीय सचिवांनी स्पष्ट केले.

तीन : मुख्य अभियंता, सार्वजनिक प्रादेशिक विभाग, औरंगाबाद यांच्या अध्यक्षतेखाली खाजगीकरणांतर्गत प्रकल्पातील पथकर स्थानकाच्या अडचणी सोडविण्यासाठी समिती स्थापना केली आहे. १०० कि.मी. अंतरापर्यंत पथकर नाके असतील त्या ठिकाणी पाच एकर जागा संपादित करून खाजगी करणांतर्गत फुड प्लाझा सुरु करावयाचा आहे. जेणेकरून प्रवाशांना चांगल्या सुविधा उपलब्ध होऊ शकतील. तसेच जमीन संपादीत करून मार्गिका वाढविण्याच्या संबंधी समितीने अभ्यास करून अहवाल तयार करावयाचा आहे. रस्ता पूर्ण झाल्यानंतर कमी अंतरावरील पथकर नाके बंद करणे आवश्यक असल्यास त्याचा देखील अभ्यास करून शासनाकडे अहवाल सादर करावयाचा असल्याचे विभागीय सचिव यांनी सांगितले.

चार : मुख्य अभियंता (विशेष प्रकल्प) मुंबई यांच्या अध्यक्षतेखाली खाजगीकरणांतर्गत करावयाच्या प्रकल्पाकरिता सुधारीत निविदा मसुदा तयार करण्यासाठी समिती स्थापन केली आहे. केंद्र शासन (एमसीए) मार्फत पथकर जमा केला जातो. सदर प्रकल्प मोठा असून त्याच धर्तीवर अंमलबजावणी करावी असे मत झालेले आहे.

पाच : मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम प्रादेशिक विभाग, अमरावती यांच्या अध्यक्षतेखाली खाजगीकरणांतर्गत कामासंदर्भात शासनाने प्रसिध्द केलेल्या संग्रहाचा अभ्यास करून व्यापक पथकर धोरण तयार केले असल्याचे विभागीय सचिवांनी शेवटी स्पष्ट केले.

पथकरासंबंधाने इलेक्ट्रॉनिक फलकाद्वारे दर्शविण्यात येणारी माहिती वाहन धारकाला व्यवस्थीतपणे वाचणे सुलभ होण्यासाठी सदर माहिती पेट्रॉल पंप, फुड प्लाझा अशा सार्वजनिक ठिकाणी देखील लावण्यात यावी असे समितीने निदर्शनास आणले असता विभागीय सचिवांना सुचना उपयुक्त असून त्याचा निश्चित अंतर्भाव केला जाईल असे सांगितले. समितीने द्रुतगती मार्गावर व इतरत्र होणाऱ्या अपघातामुळे होणाऱ्या जिवीत हानीचे सातत्याने वाढत जाणारे प्रमाण लक्षात घेता त्यावर निर्बंध होण्यासाठी व जनजागृती होण्यासाठी एखादी समिती स्थापन करून होणारी जिवीत हानी टाळता येऊ शकेल काय यासाठी विचार व्हावा असे सुचविले असता सदर सुचना मान्य करून विभागीय सचिवांनी तीन "E" चे महत्व विशेष करताना सांगितले की, इंजिनिअरिंग, एज्युकेशन आणि एन्फोर्समेंट या तत्वावर कामे केल्यास त्याचा परिणाम अतिशय चांगला होऊ शकेल असे सांगितले. महामार्ग, राज्यमार्ग यावर होणाऱ्या अपघातग्रस्तांना माफक दरात रुग्णवाहिका उपलब्ध करून देणे व रुग्णास जवळील रुग्णालयात औषधोपचारासाठी दाखल करणे याबाबत देखील विचार व्हावा असेही समितीने सुचविले.

५.८ : अभिप्राय व शिफारशी

सार्वजनिक उपक्रम समितीने नोव्हेंबर, २००७ रोजी उभय सभागृहास सादर केलेल्या बाराव्या अहवालातील महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या कामकाजातील परिच्छेदासंबंधातील शिफारशींवर केलेल्या कार्यवाही संबंधी साक्ष नोंदवित असताना अहवालातील "टोल वसूली", "ऑगस्ट, २००४ पर्यंत टोल वसूली", "ऑगस्ट, २००४ नंतरचे टोल वसूलीचे व परीक्षा कंत्राट प्रदान करणे" व "चूकीची राखीव किंमत निश्चित करणे" या विषयावरील समितीच्या शिफारशींवर समितीने एकत्रित विचार केला. त्यावेळी विभागाने वेगवेगळ्या कारणासाठी नेमलेल्या समित्या विचारात घेता समितीने सुचविलेल्या शिफारशींवर विभागाने केलेल्या कार्यवाहीवर समितीने समाधान व्यक्त केले. परंतु पथकर वसुलीसंदर्भात अधिक पारदर्शकता येण्यासाठी इलेक्ट्रॉनिक्स पध्दतीचे फलक सर्व पथकर नाक्यांवर बसविण्याची कार्यवाही त्वरीत करण्यात यावी व त्यामध्ये प्रकल्पाची किंमत, विभागवार संपूर्ण माहिती, दुरुस्तीवरील खर्च, जमा झालेली रक्कम इ. माहिती प्रवाशांना कळण्यासाठी अंतर्भूत करावी त्याशिवाय ही माहिती महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाच्या संकेतस्थळावर देखील उपलब्ध करून ती वेळच्या वेळी अद्ययावत करावी. सदर माहिती महामार्गावरील व

राज्यमार्गावरील पेट्रॉल पंप व फुड प्लाझा व इतर सार्वजनिक ठिकाणी देखिल दर्शविण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

या मार्गावरील अपघात टाळण्याच्या दृष्टीने करावयाच्या कार्यवाहीसाठी व जन जागृतीसाठी एक समिती गठीत करावी व त्यांनी सुचविलेल्या शिफारशींची त्वरित अंमलबजावणी करावी. अपघात ग्रस्तांना तातडीने जवळच्या रुग्णालयात मदत कशी देता येईल यादृष्टीने कोणती कार्यवाही करता येईल याचाही विभागाने विचार करावा अशी शिफारस करण्यात येत आहे. याप्रकरणी केलेल्या कार्यवाहीची माहिती समितीला तीन महिन्यांच्या आत पाठविण्यात यावी.

बैठकीचे परिशिष्ट

बुधवार, दिनांक २२ फेब्रुवारी, २०१२ विधान भवन, मुंबई
उपस्थिती

१. श्री. सदाशिवराव हणमंतराव पाटील, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख
२. श्री. अण्णा उर्फ मधु चव्हाण, वि.स.स.
३. डॉ. कल्याण काळे, वि.स.स.
४. श्री. सुभाष धोटे, वि.स.स.
५. श्री. विवेक पाटील, वि.स.स.
६. श्री. विक्रमसिंह पाटणकर, वि.स.स.
७. श्री. संजय वाघचौरे, वि.स.स.
८. श्री. हनुमंत जगन्नाथ डोळस, वि.स.स.
९. श्री. बदामराव पंडित, वि.स.स.
१०. श्री. प्रमोद जठार, वि.स.स.
११. श्री. महादेव बाबर, वि.स.स.
१२. श्री. हेमंत टकले, वि.प.स.
१३. श्रीमती शोभाताई फडणवीस, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

१. श्री. सुभाषचंद्र मयेकर, उप सचिव

महालेखाकार कार्यालय, मुंबई

- १) श्री.पी.एन. शेषाद्री,
महालेखाकार (वाणिज्यिक)
- २) श्री.एस. व्ही. खेडकर, वरिष्ठ
लेखापरीक्षा अधिकारी

सार्वजनिक बांधकाम विभाग

- १) श्री.धनंजय धवड, सचिव (रस्ते)
- २) श्री.एस.के.मुखर्जी, सचिव (बांधकामे)

महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ

- १) श्री. बिपीन श्रीमाळी, उपाध्यक्ष व व्यवस्थापकीय संचालक
- २) श्री. सुरेश रामचंदानी, मुख्य अभियंता
- ३) श्री. देवधर, अधिक्षक अभियंता
- ४) श्री. संजय गांगण, वित्तीय नियंत्रक
- ५) श्रीमती मारी कुमार, मुख्य लेखा व वित्त अधिकारी
- ६) श्री.श्रीधर मच्छा, मॅनेजर

---वार, दिनांक एप्रिल, २०१२ विधान भवन, मुंबई

उपस्थिती

१. श्री. सदाशिवराव हणमंतराव पाटील, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख
२. श्री.
३. श्री.
४. श्री.
५. श्री.
६. श्री.
७. श्री.
८. श्री.
९. श्री.
१०. श्री.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय

१. श्री. सुभाषचंद्र शां. मयेकर, उप सचिव
२. श्री. ऋतुराज ज. कुडतरकर, अवर सचिव

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

----- X -----

तथापि, राज्यातील राष्ट्रीय महामार्ग, राज्य मार्ग व इतर महत्वाच्या मार्गावर उभारलेल्या पथकर नाक्यांचे सर्वेक्षण करावे व पथकर वसूली करताना शहराजवळील ग्रामीण भागामध्ये जाणाऱ्या वाहनांना नाहक पथकर भरावा लागतो. त्यामुळे विभागाने नेमलेल्या समितीने ग्रामीण भागातील जनतेस विनाकारण पथकर भरावा लागू नये या दृष्टीने प्राथम्याने विचार करावा. याबाबत केलेल्या उपाययोजनांची माहिती समितीस तीन महिन्यांच्या आत देण्यात यावी, अशी समिती शिफारस करीत आहे.

पथकर वसूली व ठेकेदारांची नियुक्ती करतांना प्रत्येक भागातील वाहतूकवर्दळीची आकडेवारी व भविष्यात होणारी वाढ यांचा अंदाज घेऊन निविदा पध्दत अतिशय पारदर्शक करून एका ठराविक मुदतीकरिता ठेकेदाराची नियुक्ती करण्याची कार्यवाही करावी अशी समितीची शिफारस आहे. तसेच कोणत्याही ठेकेदारास महामंडळाने परस्पर मुदत वाढ न देता मुदतीनंतर निविदा प्रक्रियेचा अवलंब करावा जेणेकरून शासनास जास्त रक्कमेची निविदा प्राप्त होऊन महसूलात वाढ होईल तसेच महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाची आर्थिक स्थिती सुधारण्यास मदत होईल.

१. श्री. सदाशिवराव हणमंतराव पाटील, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख
२. श्री. अण्णा ऊर्फ मधु चव्हाण, वि.स.स.
३. श्री. सुभाष रामचंद्रराव धोटे, वि.स.स.
४. श्री. संजय वाघचौरे, वि.स.स.
५. श्री. हनुमंत जगन्नाथ डोळस, वि.स.स.
६. श्री. बदामराव लहुराव पंडित, वि.स.स.
७. श्री. सुरेश बापूरावजी देशमुख, वि.स.स.
८. श्री. प्रमोद शांताराम जठार, वि.स.स.
९. श्री. जयप्रकाश छाजेड, वि.प.स.

