ಅಧ್ಯಾಯ-V

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಲಯ ಉದ್ದಿಮೆಗಳ ಮೇಲಿನ (ವಿದ್ಯುತ್ ವಲಯವನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ) ಸಾಧನಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆ

ಅಧ್ಯಾಯ - V

5. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಲಯ ಉದ್ದಿಮೆಗಳ (ವಿದ್ಯುತ್ ವಲಯವನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ) ಮೇಲಿನ ಸಾಧನಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆ

5.1. 'ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ' ಮೇಲಿನ ಸಾಧನಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆ

ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾ ಸಾರಾಂಶ

ಪೀಠಿಕೆ

ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತವನ್ನು (ಕಂಪನಿ) ಕಂಪನಿಗಳ ಅಧಿನಿಯಮ, 1956ರ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಂಪೂರ್ಣ ಸ್ವಾಮ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಒಂದು ಕಂಪನಿಯಾಗಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು (ಜುಲೈ 1999). ಕಂಪನಿಯ ಉದ್ದೇಶಗಳು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು ಮಾಲೀಕತ್ವವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದು ವರ್ಗಾಯಿಸುವುದು (ಬಿಒಟಿ) ಅಥವಾ ನಿರ್ಮಿಸುವುದು, ಮಾಲಿಕತ್ವವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೊಳಿಸುವುದು ವರ್ಗಾಯಿಸುವುದು (ಬಿಒಒಟಿ) ಅಥವಾ ನಿರ್ಮಿಸುವುದು, ಮಾಲಿಕತ್ವವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದು ಗುತ್ತಿಗೆಗೆ ನೀಡುವುದು ವರ್ಗಾಯಿಸುವುದು (ಬಿಒಎಲ್‌ಟಿ) ಅಥವಾ ವಿನ್ಯಾಸವನ್ನು ರೂಪಿಸುವುದು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು ಹಣಕಾಸನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೊಳಿಸುವುದು ನಿರ್ವಹಿಸುವುದು ಮತ್ತು ವರ್ಗಾವಣೆ ಮಾಡುವುದು (ಡಿಬಿಎಫ್‌ಒಎಂಟಿ) ಯೋಜನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಕಲ್ಪಿಸುವಂತಹ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವೇಗ/ತ್ವರಿತ ಮಾರ್ಗಗಳು ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳು, ಪಕ್ಕದ/ಹೊಂದಿಕೊಂಡಂತಿರುವ ಮಾರ್ಗಗಳು, ಸುರಂಗಗಳು, ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು, ಕಟ್ಟುವುದು, ಸ್ಥಾಪಿಸುವುದು, ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದು, ಸುಧಾರಣೆಗೊಳಿಸುವುದು ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದನ್ನು ಹಾಗೂ ಟೋಲ್/ಸೇವಾ ಶುಲ್ಕಗಳನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು, ವಿಧಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಸಂಗ್ರಹಿಸುವುದಾಗಿದ್ದವು.

ಲೆಕ್ಕ ಪರಿಶೋಧನೆಯ ಉದ್ದೇಶಗಳು

ಸಾಧನಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯ ಉದ್ದೇಶವು,

- ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ/ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ ನೀಡಿರುವ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳು/ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳ ಅನುಸಾರ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಪರಿಕಲ್ಪನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿತ್ತೇ ಹಾಗೂ ಪೂರ್ವಭಾವಿಯಾಗಿ ಯೋಜಿಸಲಾಯಿತೇ; ಹಾಗೂ

- ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಮಿತವ್ಯಯತೆಯಿಂದ ಹಾಗೂ ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಪೂರ್ವಭಾವಿಯಾಗಿ ಯೋಜಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದವೇ ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದವೇ, ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿದನಂತರ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿತ್ವದಿಂದ ಕೂಡಿತ್ತೇ ಹಾಗೂ ಚಿಂತಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಪ್ರಯೋಜನಗಳು ಲಭಿಸಿದ್ದವೇ.

ಎಂಬುದನ್ನು ನಿರ್ಧಾರಣೆ ಮಾಡುವುದಾಗಿತ್ತು:

ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಲಾದ ಅಂಶಗಳು

- ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಮಾದರಿಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಸಹ–ಹಣಕಾಸು ಮೂಲಕ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಂಡ ಆರರ ಪೈಕಿ ಐದು ಯೋಜನೆಗಳ ಅನುಮೋದನೆಗಳು ಕೆಶಿಪ್ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ನಿರ್ಧಾರಗಳಿಗೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿತ್ತು, ಏಕೆಂದರೆ ಅಲ್ಲಿ ನಕಾರಾತ್ಮಕ ವಿಎಫ್ಎಂ ಮತ್ತು ಶೇಕಡಾ 18ಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕ ಈಕ್ವಿಟಿ ಐಆರ್‌ಆರ್ ಹೊಂದಿರುವ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಇಪಿಸಿ ಮಾದರಿಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೊಳಿಸಲು ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಈ ಮಾರ್ಗಾಂತರಣವು 8 ವರ್ಷಗಳ ರಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿಯಾದ್ಯಂತ ಆರು ಯೋಜನೆಗಳ ಪೈಕಿ ಎರಡರಲ್ಲಿ ₹ 80.16 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ವರ್ಷಾಶನವು ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹೊರಹರಿಯುವಲ್ಲಿ ಪರಿಣಮಿಸಿತು. *(ಕಂಡಿಕೆ 5.1.10.2)*

- ಕಂಪನಿಯು 13 ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ/ಚೈನೇಜುಗಳಲ್ಲಿ ನಡೆಸಿದ ವಾಹನಗಳ ಸಾರಿಗೆ ಸಮೀಕ್ಷೆ/ಸರ್ವೆಯ ಅನುಸಾರ ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಸಹ–ಹಣಕಾಸಿನ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಾದ ಆರು ಯೋಜನೆಗಳ ಸಂಚಾರ ಗಾತ್ರವು 1,630 ಪಿಸಿಯುಗಳು ಮತ್ತು 4,508 ಪಿಸಿಯುಗಳ ನಡುವಿನ ಅಂತರದಲ್ಲಿದ್ದವು ಹಾಗೂ ಅವು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ್ದ 5,000 ಪಿಸಿಯುಗಳ ಮಾನದಂಡವನ್ನು ತಲುಪಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಆರು ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸುವ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಗಾತ್ರವನ್ನು ಮಾನದಂಡವಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಿರಲಿಲ್ಲ. *(ಕಂಡಿಕೆ 5.1.10.3)*

- ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರ–ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆಯವರೆಗೆ ಚಾಚು–Iರ ನಾಲ್ಕು ಪಥಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವಿಕೆ ಹಾಗೂ ಚಾಚು–IIರ ಎರಡು ಪಥಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವಿಕೆಗೆ, 2020 ಮತ್ತು 2024ರ ಸಂಚಾರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಅಂದಾಜುಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಅನುಮೋದಿಸುವ ಬದಲು ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ 2010 ಮತ್ತು 2013ರಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮತ್ತು ಯೋಜನಾ ಆಯೋಗದ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳನ್ನು ಉಲ್ಲಂಘಿಸಿ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಕಂಪನಿಯು ₹ 29.53 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚುವರಿ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಭರಿಸಿತು. *(ಕಂಡಿಕೆ 5.1.11)*

- ಗುತ್ತಿಗೆಯನ್ನು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ಅನುಮೋದಿಸಿದ್ದಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತೆ ಅಂತರ ಹಣಕಾಸಿಗೆ (ವಿಜಿಎಫ್) ನೀಡಿದ್ದು ಆಯವ್ಯಯದಿಂದ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹಣಕಾಸು ಹೊರಹೋಗುವಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ₹ 22.81 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ಅನರ್ಹ ಲಾಭವನ್ನು ಪಡೆಯುವಲ್ಲಿ ಪರಿಣಮಿಸಿತು. *(ಕಂಡಿಕೆ 5.1.12)*

- ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಸಹ–ಹಣಕಾಸಿನ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಾದ ಆರು ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವಲ್ಲಿ ವಿಳಂಬವಾಯಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ಕಂಪನಿಯು ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಖರೀದಿ/ಸಂಗ್ರಹಣಾ ಪೂರ್ವಭಾವಿ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಲಾಗಿದ್ದ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ಹನ್ನೆರಡರಿಂದ ಇಪ್ಪತ್ತೊಂದು ತಿಂಗಳುಗಳ ವಿಳಂಬಗಳೊಂದಿಗೆ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿತು. *(ಕಂಡಿಕೆ 5.1.13.1)*

- ಟೋಲನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ್ದಾಗ್ಯೂ, ಯಲಹಂಕ–ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆಯವರೆಗೆ 16.480 ಕಿಮೀಗಳ ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದಕ್ಕೆ 12 ಚೈನೇಜುಗಳಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯಂತರ ಚಾಚುಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸದಿದ್ದ ಕಾರಣ ಹಾಗೂ ಧಾರವಾಡ–ಅಳ್ನಾವರ–ರಾಮನಗರ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ರೈಲು ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಮೇಲು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸದಿದ್ದದು, ಎರಡು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರುಗಳಿಗೆ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ನೀಡುವಂತಾಯಿತು. *(ಕಂಡಿಕೆ 5.1.13.2 ಮತ್ತು 5.1.13.3)*

- ಕಂಪನಿ/ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳು ವಿನ್ಯಾಸ, ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವಿಕೆ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣಾ ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷತೆ ಅಗತ್ಯತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ವಿಜಿಎಫ್/ವರ್ಷಾಶನ

ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಗುತ್ತಿಗೆ/ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯಲ್ಲಿನ ಷರತ್ತುಗಳಿಗೆ ಬದ್ಧವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಯಾವುದೇ ಅಪಘಾತ ಸಂಭಾವ್ಯತೆ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷಾ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಯ ನಿರ್ಧಾರಣೆಯ ಅನುಪಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ, ಈ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷತಾ ಅಗತ್ಯತೆಗಳೊಂದಿಗೆ ರಾಜಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದರ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವುದೇ ಭರವಸೆಯೂ ಇರಲಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಅಂತಹ ಸುರಕ್ಷತೆಯ ಅಗತ್ಯತೆಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸುವಲ್ಲಿನ ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನೂ ಸಹ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಿಂದ ಹೊರತಂದಿರಲಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳಿಂದ ವಸೂಲಾತಿ ಮಾಡಿರಲಿಲ್ಲ. *(ಕಂಡಿಕೆ 5.1.14)*

- ಧಾರವಾಡ-ಅಳ್ನಾವರ-ರಾಮನಗರ ರಸ್ತೆಯ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷತಾ ನಿಧಿಗೆ ₹ 32 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಪಾವತಿಸುವ ಅಗತ್ಯತೆಯಿತ್ತು, ಕಂಪನಿಯು ಆದೇಶಗಳನ್ನು ನೀಡುವುದು ಬಾಕಿಯಿದ್ದುದರಿಂದ ಆ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಪಾವತಿಸಿರಲಿಲ್ಲ. ಅದೇ ರೀತಿ, ಯಲಹಂಕ-ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆ, ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರ-ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆಗೆ ಹಾಗೂ ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಸಹ-ಹಣಕಾಸಿನ ಐದು ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಅಂತಿಮ ರೂಪಕ್ಕೆ ತರುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಿಲ್ಲ. ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಿಂದ ಹೊರತರಲಾದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಶೇಕಡಾ 80ರಷ್ಟು ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಸುರಕ್ಷತಾ ನಿಧಿಗೆ ಪಾವತಿಸುವ ಅಗತ್ಯವಿತ್ತು, ಇದರಿಂದಾಗಿ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಲಾಗಿತ್ತು. *(ಕಂಡಿಕೆ 5.1.15.1)*

- ಕಂಪನಿಯು ಎರಡು ಯೋಜನೆಗಳ ಮೇಲೆ (ಯಲಹಂಕ- ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಗಿಣಿಗೇರಾ-ಗಂಗಾವತಿ-ಸಿಂಧನೂರು ರಸ್ತೆ) ಯೋಜನೆಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಅಸಮರ್ಥನೀಯವಾಗಿದ್ದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸುವುದರ ಮೂಲಕ ₹ 17.39 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ತಪ್ಪಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದ ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನು ಭರಿಸಿತ್ತು. *(ಕಂಡಿಕೆ 5.1.16.1 ಮತು 5.1.16.2)*

- ಕಂಪನಿಯು ಐಬಿಆರ್‌ಡಿಯಿಂದ ₹ 9.43 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ಸಾಲದ ಸಹಾಯವನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲು ವಿಫಲವಾಯಿತು, ಇದು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ವಾರ್ಷಿಕ ₹ 56.58 ಲಕ್ಷ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ಅಧಿಕ ಬಡ್ಡಿಯ ಹೊರೆಯಾಗುವಿಕೆಗೆ ಕಾರಣವಾಯಿತು. *(ಕಂಡಿಕೆ 5.1.17)*

- ಮೂರು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ, ಅವೆಂದರೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರ- ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾರಸ್ತೆ, ಗಿಣಿಗೇರಾ-ಗಂಗಾವತಿ-ಸಿಂಧನೂರು ಹಾಗೂ ಬೀದರ್‌ನಿಂದ ಚಿಂಚೋಳಿ ರಸ್ತೆಗಳು, ಶಾಖೋತ್ಪನ್ನ ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದನಾ ಸ್ಥಾವರಗಳಿಂದ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ದೂರದಲ್ಲಿದ್ದರೂ ಸಹ ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಹಾರು ಬೂದಿಯ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಲಿಲ್ಲ, ಇದರಿಂದಾಗಿ ಹಾರು ಬೂದಿಯ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಎಂಒಆರ್‌ಟಿಎಚ್/ಎಂಒಇಎಫ್ ನೀಡಿದ್ದ ನಿರ್ದೇಶನಗಳನ್ನು ಉಲ್ಲಂಘಿಸಲಾಗಿಯಿತು. *(ಕಂಡಿಕೆ 5.1.18)*

- ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಅನುಮೋದಿತ ಟೋಲ್ ಅಧಿಸೂಚನೆ, 2009ರ ಬದಲಾಗಿ ಟೋಲ್ ದರಗಳನ್ನು ಎರಡು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳಿಗೆ ಲಗತ್ತಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಮಾದರಿ ಅಧಿಸೂಚನೆ ಅನುಸಾರ ನಿರ್ಧಾರಣೆ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ಇದು ಬಳಕೆದಾರರ ಮೇಲೆ ತಪ್ಪಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದ ಮರುಕಳಿಸುವ ಹೊರೆಯನ್ನು ಹಾಕಿದಂತಾಯಿತು ಹಾಗೂ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳಿಗೆ ಅನರ್ಹ ಲಾಭವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಂತಾಯಿತು. ವಾಗ್ದಾರಿ-ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗೆ ಏಪ್ರಿಲ್ 2018ರಿಂದ ಡಿಸೆಂಬರ್ 2018ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದ ಟೋಲ್ ₹ 6.24 ಕೋಟಿ ಹಾಗೂ ಧಾರವಾಡ-ರಾಮನಗರ-ಅಳ್ನಾವರ ರಸ್ತೆಗೆ ಏಪ್ರಿಲ್ 2018ರಿಂದ ಮಾರ್ಚ್ 2019ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದ ಟೋಲ್ ₹ 1.24 ಕೋಟಿ ಆಗಿತ್ತು. *(ಕಂಡಿಕೆ 5.1.19.1)*

- 5.5 ಮೀಟರುಗಳ ಸಾರಿಗೆ ಅಗಲವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ 23.20 ಕಿಮೀಗಳಿಗೆ ಬಳಕೆದಾರರುಗಳಿಗೆ ಟೋಲನ್ನು ವಿಧಿಸಲು ಹಾಗೂ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲು ಧಾರವಾಡ-ರಾಮನಗರ-ಅಳ್ನಾವರ ರಸ್ತೆಯ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರಿಗೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು. ಇದು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ನೀಡಿದ್ದ ಟೋಲ್ ಅಧಿಸೂಚನೆ, 2009ರ ಉಲ್ಲಂಘನೆಯಾಗಿತ್ತು. ಏಪ್ರಿಲ್ 2018ರಿಂದ ಮಾರ್ಚ್ 2019ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹವು ₹ 1.41 ಕೋಟಿ ಆಗಿತ್ತು.

ಇದು ಬಳಕೆದಾರರ ಮೇಲೆ ತಪ್ಪಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದ ಮರುಕಳಿಸುವ ಹೊರೆಯನ್ನು ಹಾಕಿದಂತಾಗಿತ್ತು ಹಾಗೂ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳಿಗೆ ಅನರ್ಹ ಲಾಭವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಂತಾಗಿತ್ತು. *(ಕಂಡಿಕೆ 5.1.19.2)*

- ಕಂಪನಿಯು, ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಸಹ–ಹಣಕಾಸಿನ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲಾದ ಐದು ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯನ್ನು ಐದರಿಂದ ಹನ್ನೊಂದು ತಿಂಗಳುಗಳಷ್ಟು ವಿಳಂಬಗೊಳಿಸಿತು. ಇದು ₹ 35.86 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ಸಂಭಾವ್ಯ ವರಮಾನದ ನಷ್ಟವಾಗುವಲ್ಲಿ ಪರಿಣಮಿಸಿತು. *(ಕಂಡಿಕೆ 5.1.19.3)*

- ಕಂಪನಿಯು ವಾರ್ಷಿಕ ಸಂಚಾರ ಮಾದರಿ ಪರೀಕ್ಷಣೆಗಳನ್ನು ನಡೆಸಲಿಲ್ಲ ಅಥವಾ ಟೋಲ್ ಪ್ಲಾಜ಼ಾಗಳಲ್ಲಿರುವ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಕಂಪನಿಯ ಜಾಲತಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕಿಸಿರಲಿಲ್ಲ. ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳಿಗೆ ಪ್ರಕ್ಷೇಪಿಸಲಾಗಿರುವ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿನ ಹೆಚ್ಚಳದ ಕಾರಣ, ಹೆಚ್ಚಳಗೊಂಡಿರುವ ವರಮಾನಗಳ ರೂಪದಲ್ಲಿ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳಿಗೆ ಅನರ್ಹ ಲಾಭಗಳು ಯಾವುದಾದರೂ ಇದ್ದಲ್ಲಿ ಅವುಗಳನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಸಲುವಾಗಿ ಯಾವುದೇ ಮಾರ್ಗಗಳಿರಲಿಲ್ಲ. *(ಕಂಡಿಕೆ 5.1.20)*

- ರಿಯಾಯತಿದಾರರು ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿತ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಷರತ್ತುಗಳಿಗೆ ಬದ್ಧವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ, ಇದು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಬಳಸುವವರಿಗೆ ಅನಾನುಕೂಲತೆಯುಂಟಾಗಲು ಕಾರಣವಾಯಿತು. ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಅನುಸಾರ, ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳು ಸಂಭಾವ್ಯ ಅಪಾಯ ಮತ್ತು ನಷ್ಟಗಳ ವಸೂಲಾತಿಗೆ ಬಾಧ್ಯರಾಗಿರುತ್ತಾರೆ ಎಂಬ ಷರತ್ತಿನ ಮೇರೆಗೆ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳುವ ಸಲುವಾಗಿ ಕ್ರಮವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಕಂಪನಿಯು ವಿಫಲಗೊಂಡಿತು. *(ಕಂಡಿಕೆ 5.1.21)*

- ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಯವರು, ಐಡಿಡಿ, ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ, ಇವರ ಅಧ್ಯಕ್ಷತೆಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾ ಸಮೀಕ್ಷಾ ಘಟಕ (ಪಿಆರ್‌ಯು) ಹಾಗೂ ಕಂಪನಿಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಯೋಜನಾ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾ ಘಟಕವು(ಪಿಎಂಯು) ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿದನಂತರವಷ್ಟೇ ರಚಿಸಲಾಗಿತ್ತಾದ್ದರಿಂದ, ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಸಹ–ಹಣಕಾಸಿನ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲಾದ ಆರು ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವಿಕೆಯ ಪೂರ್ವದ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯು ಅನುಪಸ್ಥಿತವಾಗಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆಯೇ, ಯೋಜನಾ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾ ಘಟಕವು (ಪಿಎಂಯು) ಯೋಜನೆಗಳ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವಿಕೆಯ ಮೇಲೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣ ಸಮೀಕ್ಷಾ ಘಟಕಕ್ಕೆ (ಪಿಆರ್‌ಯು) ಮಾಸಿಕ ವರದಿಗಳನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಿರಲಿಲ್ಲ. ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವನ್ನು ರಚಿಸಿರಲಿಲ್ಲ, ಇದು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ವೆಚ್ಚಗಳ ಸುಧಾರಣೆಗಳ ಆಯೋಗದ ಶಿಫಾರಸುಗಳ ಅನುಸಾರ ಇರಲಿಲ್ಲ. *(ಕಂಡಿಕೆ 5.1.22)*

ಪೀಠಿಕೆ

ಛಾಯಾಚಿತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ 5.1.1: ಕಂಪನಿಯು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಸಹ–ಹಣಕಾಸಿನ ಅಡಿಯಲ್ಲಿನ ಯೋಜನಾ ರಸ್ತೆ (ಬೀದರ್‌ನಿಂದ ಚಿಂಚೋಳಿ)

5.1. ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತವನ್ನು (ಕಂಪನಿ) ಕಂಪನಿಗಳ ಅಧಿನಿಯಮ, 1956ರ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಸಂಪೂರ್ಣ ಸ್ವಾಮ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಒಂದು ಕಂಪನಿಯಾಗಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು (ಜುಲೈ 1999). ಕಂಪನಿಯ ಉದ್ದೇಶಗಳು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು ಮಾಲೀಕತ್ವವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದು ವರ್ಗಾಯಿಸುವುದು (ಬಿಒಟಿ) ಅಥವಾ ನಿರ್ಮಿಸುವುದು ಮಾಲಿಕತ್ವವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೊಳಿಸುವುದು ವರ್ಗಾಯಿಸುವುದು (ಬಿಒಒಟಿ) ಅಥವಾ ನಿರ್ಮಿಸುವುದು ಮಾಲಿಕತ್ವವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದು ಗುತ್ತಿಗೆಗೆ ನೀಡುವುದು ವರ್ಗಾಯಿಸುವುದು (ಬಿಒಎಲ್‌ಟಿ) ಅಥವಾ ವಿನ್ಯಾಸವನ್ನು ರೂಪಿಸುವುದು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು ಹಣಕಾಸನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೊಳಿಸುವುದು ನಿರ್ವಹಿಸುವುದು ಮತ್ತು ವರ್ಗಾವಣೆ ಮಾಡುವುದು (ಡಿಬಿಎಫ್‌ಒಎಂಟಿ) ಯೋಜನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಕಲ್ಪಿಸುವಂತಹ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ: ತ್ವರಿತ ಮಾರ್ಗಗಳು ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಗಳು ಮತ್ತು ಸೇತುವೆಗಳು, ಪಕ್ಕದ/ಹೊಂದಿಕೊಂಡಂತಿರುವ ಮಾರ್ಗಗಳು, ಸುರಂಗಗಳು, ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು, ಸ್ಥಾಪಿಸುವುದು, ಕಟ್ಟುವುದು, ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದು, ಸುಧಾರಣೆಗೊಳಿಸುವುದು ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದನ್ನು ಹಾಗೂ ಟೋಲ್ ಶುಲ್ಕಗಳನ್ನು ನಿರ್ಣಯಿಸುವುದು, ವಿಧಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಸಂಗ್ರಹಿಸುವುದು ಆಗಿದ್ದವು.

ಕಂಪನಿಯಿಂದ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಂಡಂತಹ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಹಣಕಾಸಿನ ಅಗತ್ಯತೆಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಆಯವ್ಯಯ ಬೆಂಬಲ, ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಹಾಗೂ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತೆ ಅಂತರ ಹಣಕಾಸು (ವಿಜಿಎಫ್), ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕು, ಹಣಕಾಸು ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಂದ ಸಾಲಗಳು, ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹ, ಇತ್ಯಾದಿಗಳಿಂದ ಪೂರೈಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು.

ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ರಚನೆ

5.1.1. ಕಂಪನಿಯು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು, ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ (ಪಿಡಬ್ಲ್ಯೂಪಿ ಅಂಡ್ ಐಡಬ್ಲ್ಯೂಟಿಡಿ) ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ನಿಯಂತ್ರಣದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುವುದು. ಕಂಪನಿಯ ಆಡಳಿತ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಮತ್ತು ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರನ್ನು ಸೇರಿದಂತೆ 12 ನಿರ್ದೇಶಕರುಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ನಿರ್ದೇಶಕರುಗಳ ಮಂಡಳಿಗೆ ವಹಿಸಲಾಯಿತು. ಕಂಪನಿಯು ದಾವಣಗೆರೆ, ಹಾಸನ, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ, ಕಲಬುರಗಿ ಮತ್ತು ಮೈಸೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಐದು ಯೋಜನಾ ಕಚೇರಿಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿತು ಹಾಗೂ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಕಚೇರಿಯು ಓರ್ವ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ರವರು/ಸಹಾಯಕ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಾಹಕ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ರವರ ನೇತೃತ್ವದಲ್ಲಿತ್ತು.

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವ ಯೋಜನೆಗಳು

5.1.2. ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಕಾರ್ಯನೀತಿ, 2007 ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವಕ್ಕೆ ಹೊಸ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಆಸ್ತಿಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುವಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಈಗಾಗಲೇ ಸೃಷ್ಟಿಸಲಾಗಿರುವ ಆಸ್ತಿಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿ, ಇನ್ನಿತರವುಗಳ ಜೊತೆಗೆ ನಾವೀನ್ಯತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದ

ವಿನ್ಯಾಸಗಳಿಂದ ವೆಚ್ಚಗಳಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯ, ಸಮಯೋಚಿತವಾಗಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವುದು ಹಾಗೂ ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡಲಾದ ಹಣಕಾಸಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ನೀಡುವಂತಹ ಹಾಗೂ ಉತ್ತಮ ಆಡಳಿತ ಪರಿಪಾಠಗಳು ಮತ್ತು ದಕ್ಷತೆಗಳಿಂದ ಬಳಕೆದಾರರುಗಳಿಗೆ ಅಧಿಕಗೊಳಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ನೀಡುವಂತಹ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳಲ್ಲಿನ ಅಧಿಕ ಮಟ್ಟದ ದಕ್ಷತೆಗಳು ಮುಂತಾದ ಪ್ರಯೋಜನಗಳನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಸಲುವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪಾತ್ರದ ಅನುಕೂಲ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದೆ.

ಕಟ್ಟಡಗಳು, ರಸ್ತೆಗಳು [113], ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು, ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು (ಪಿಡಬ್ಲ್ಯೂಪಿ ಅಂಡ್ ಐಡಬ್ಲ್ಯೂಟಿಡಿ) ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಸರ್ಕಾರಿ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆಯಾದಲ್ಲಿ, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆ [114] (ಕೆಎಸ್‌ಎಚ್‌ಐಪಿ) ಹಾಗೂ ಕಂಪನಿಯು ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಅಥವಾ ಪುನರ್ವಸತಿ, ಪ್ರಸ್ತುತ ಇರುವಂತಹ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸುವುದು ಅಥವಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದು, ಇವುಗಳ ಮೇಲೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸುತ್ತವೆ.

5.1.3. ಯೋಜನೆಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಮತ್ತು ಅನುಮೋದನೆಗಳಿಗಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಇದೆ:

ರೇಖಾಚಿತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ 5.1.1: ಪಿಪಿಪಿ ಯೋಜನೆಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಮತ್ತು ಅನುಮೋದನೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ

ಯೋಜನೆಯ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ	(ವಿಜಿಎಫ್)/ವರ್ಷಾಶನ ಯೋಜನೆಗಳು	ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಹಣಕಾಸು ಸಹಾಯದ ಯೋಜನೆಗಳು
• ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ (ಕರ್ನಾಟಕ) ನಿಯಮಿತವು ಸಂಬಂಧಿತ ಇಲಾಖೆಗಳಿಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಮಾಡುವ ಸಲುವಾಗಿ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತದೆ. • ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಯ ಪ್ರಧಾನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಯವರ ನೇತೃತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವ ಕೋಶವು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿನ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಲು ಸಂಪರ್ಕಸೇತು ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಏಕ ಗವಾಕ್ಷಿ ಸಂಸ್ಥೆಯ (ಎಸ್‌ಡಬ್ಲ್ಯುಎ) ಮುಂದೆ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಮಿತಿ (ಎಸ್‌ಎಚ್‌ಎಲ್‌ಸಿ) ಮುಂದೆ ಅನುಮೋದನೆಗಾಗಿ ಮಂಡಿಸುತ್ತದೆ.	• ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಯವರ ಅಧ್ಯಕ್ಷತೆಯಲ್ಲಿರುವ ಎಸ್‌ಡಬ್ಲ್ಯುಎ ₹ 50 ಕೋಟಿಯವರೆಗಿನ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುತ್ತದೆ. • ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರ ನೇತೃತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ರಾಜ್ಯ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಸಮಿತಿಯು (ಎಸ್‌ಎಚ್‌ಎಲ್‌ಸಿ) ₹ 50 ಕೋಟಿಗೂ ಅಧಿಕ ಮೌಲ್ಯದ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುತ್ತದೆ. • ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಹಾರಗಳ ಇಲಾಖೆಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಯವರ ನೇತೃತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಅಧಿಕಾರದತ್ತ ಸಂಸ್ಥೆಯು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತೆ ಅಂತರ ಹಣಕಾಸು (ವಿಜಿಎಫ್) ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ.	• ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಯವರ ನೇತೃತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಮಂಡಳಿಯು (ಪಿಜಿಬಿ) ₹ 200 ಕೋಟಿಗೂ ಅಧಿಕ ಮೌಲ್ಯದ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುತ್ತದೆ. • ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆಯ ಪ್ರಧಾನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಯವರ ನೇತೃತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಸಂಚಾಲಕ ಸಮಿತಿಯು ₹ 200 ಕೋಟಿಯವರೆಗಿನ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಯೋಜನೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯನೀತಿಯ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಪಿಜಿಬಿಗೆ ಶಿಫಾರಸು ಮಾಡುತ್ತದೆ.

[113] ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಗ್ರಾಮೀಣಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪಂಚಾಯಾತ್ ರಾಜ್ ಇಲಾಖೆಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುವ ಗ್ರಾಮಪಂಚಾಯತಿ ತಾಂತ್ರಿಕ ವಿಭಾಗ ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಂಸ್ಥೆ, ಇವು ಗ್ರಾಮೀಣ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತವೆ.

[114] ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯು (ಕೆಎಸ್‌ಎಚ್‌ಐಪಿ) ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕಿನ (ಪುನರ್–ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿನ ಅಂತರ–ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಬ್ಯಾಂಕು–ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ) ಹಣಕಾಸು ಸಹಾಯದೊಂದಿಗೆ ರಾಜ್ಯದ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿರುವ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು, ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿನ ಘಟಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿ

5.1.4. ಈ ಸಾಧನಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು 2014-15ರಿಂದ 2018-19 ಸಾಲುಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಕಂಪನಿಯು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸುವುದಾಗಿತ್ತು. ಕಂಪನಿಯು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿದ ಯೋಜನೆಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ***ಅನುಬಂಧ-20***ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಕಂಪನಿಯು ₹ 2,670.73 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ಒಟ್ಟಾರೆ ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ 788.74 ಕಿಮೀಗಳಷ್ಟು ಒಟ್ಟಾರೆ ದೂರದ 12 ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು[115] ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿತು. ಮೇಲೆ ತಿಳಿಸಲಾದ 12 ಯೋಜನೆಗಳ ಪೈಕಿ, ಕಂಪನಿಯು ಎರಡು ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಬಿಒಟಿ (ವರ್ಷಾಶನ) ಅಡಿಯಲ್ಲಿ, ನಾಲ್ಕು ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಬಿಒಟಿ/ ಡಿಬಿಎಫ್‌ಒಟಿ (ಟೋಲ್) ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ವಿಜಿಎಫ್ ಮೂಲಕ ಹಾಗೂ ಆರು ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಸಹ-ಹಣಕಾಸು ಸಹಾಯದ ಮೂಲಕ ಹೈಬ್ರೀಡ್ ವರ್ಷಾಶನದ [116] ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿತು.

ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು 2014-15ಕ್ಕೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಗಿದ್ದ ನಾಲ್ಕು ಯೋಜನೆಗಳ[117] (***ಅನುಬಂಧ-20ರ*** ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ 1, 2, 3 ಮತ್ತು 4) ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಹಾಗೂ 2014-15ರಿಂದ 2018-19ರಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಉಳಿದ ಎಂಟು ಯೋಜನೆಗಳ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿದ್ದರ ಬಗ್ಗೆ ಸಮೀಕ್ಷಿಸಿತು. (***ಅನುಬಂಧ-20ರ*** ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ: 5, 6 ಮತ್ತು 8 ರಿಂದ 13).

ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯ ವಿಧಾನ

5.1.5. ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಗೆ ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದ ವಿಧಾನವು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯ ಉದ್ದೇಶ ಹಾಗೂ ಮಾನದಂಡವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಮತ್ತು ಕಂಪನಿಯ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ಆಡಳಿತಾಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ 11 ಫೆಬ್ರವರಿ 2019ರಂದು ನಡೆದ ಒಂದು ಪ್ರವೇಶ ಮಟ್ಟದ ಸಭೆಯ ಮೂಲಕ ವಿವರಿಸುವುದನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಕಂಪನಿಯ ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ಕಚೇರಿ ಮತ್ತು ಯೋಜನಾ ಕಚೇರಿಗಳು ಮತ್ತು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು, ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ದಾಖಲೆಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿತು. ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯ ವಿಧಾನವು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಗೆ ಒಳಪಟ್ಟ ಸಂಸ್ಥೆಯ (ಕಂಪನಿ) ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು, ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ಚರ್ಚಿಸುವುದು, ಮಾಹಿತಿಯ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ, ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನಾ ಕೋರಿಕೆಗಳ ಮೂಲಕ ಮಾಹಿತಿಯ ಸಂಗ್ರಹಣೆ, ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನಾ ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿಗಳ ನೀಡಿಕೆ ಹಾಗೂ ಕರಡು ಸಾಧನಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನಾ ವರದಿಯನ್ನು ಕಂಪನಿಯ ಆಡಳಿತ ಮಂಡಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ನೀಡುವುದನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಸರ್ಕಾರವು ಜನವರಿ 2020ರಲ್ಲಿ ಕರಡು ಸಾಧನಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನಾ ವರದಿಗೆ ಉತ್ತರಗಳನ್ನು ನೀಡಿತು. ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನಾ

---

[115] ***ಅನುಬಂಧ-20***ರ ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ-7ರಲ್ಲಿನ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ - ಹಣಕಾಸಿನ ಸ್ಥಿತಿಗತಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿತ ಷರತ್ತುಗಳನ್ನು ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಪೂರೈಸಿರಲಿಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿರಲಿಲ್ಲ.

[116] ಹೈಬ್ರೀಡ್ ವರ್ಷಾಶನ ಮಾದರಿಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ, ಒಟ್ಟಾರೆ ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದ ಶೇಕಡಾ 40ರಷ್ಟನ್ನು ಪುನರ್-ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿನ ಅಂತರ-ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಬ್ಯಾಂಕು (ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ) ಹಾಗೂ ಕಂಪನಿಯು ಒಂದು ಒಟ್ಟಾರೆ ಮೊತ್ತವಾಗಿ ಒಂದು ಸಮಾನ ಅನುಪಾತದಲ್ಲಿ (ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಶೇಕಡಾ 20) ಒದಗಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಉಳಿದ ಶೇಕಡಾ 60ರಷ್ಟು ವೆಚ್ಚವನ್ನು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳು ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡಿದ್ದರು, ಅದನ್ನು ಕಂಪನಿಯು ಎಂಟು ವರ್ಷಗಳ ರಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅರೆ-ವರ್ಷಾಶನದ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಮರುಪಾವತಿಸಬೇಕು. ಕಂಪನಿಯು ಎಲ್ಲಾ ಆರು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಟೋಲ್ ವರಮಾನವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲು ಹಾಗೂ ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಅರ್ಹವಾಗಿತ್ತು.

[117] ಅದರ ಪೈಕಿ, ಒಂದು ಯೋಜನೆ, ಅದೆಂದರೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರ - ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು, ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿದನಂತರ (ಆಗಸ್ಟ್ 2010) ಮಾರ್ಚ್ 2013ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಗಿತ್ತು, ಅದನ್ನು ಕಂಪನಿಗೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಆದೇಶ ದಿನಾಂಕ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ 2011ರ ಮೂಲಕ ಕಂಪನಿಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಈ ಹಿಂದೆ ಸಮೀಕ್ಷಿಸಿರಲಿಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ, ಎಲ್ಲಾ ವ್ಯವಹಾರಗಳನ್ನು (ಟೆಂಡರು ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳು ಮತ್ತು ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರಿಗೆ ಕಾಮಗಾರಿಯ ನೀಡಿಕೆಯನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ) ಪ್ರಸ್ತುತ ಸಾಧನಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯಲ್ಲಿ ಸಮೀಕ್ಷಿಸಲಾಯಿತು.

ವರದಿಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ 10 ಜನವರಿ 2020ರಂದು ನಡೆಸಲಾದ ನಿರ್ಗಮನ ಮಟ್ಟದ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಚರ್ಚಿಸಲಾಯಿತು ಹಾಗೂ ಸರ್ಕಾರದ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತವಾಗಿ ಸೇರಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಸಾಧನಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯನ್ನು ಭಾರತದ ಲೆಕ್ಕನಿಯಂತ್ರಕರು ಮತ್ತು ಮಹಾಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧಕರು ನೀಡಿರುವ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನಾ ಮಾನದಂಡಗಳ ಅನುಸಾರ ನಡೆಸಲಾಯಿತು.

ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯ ಉದ್ದೇಶಗಳು

5.1.6. ಸಾಧನಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯ ಉದ್ದೇಶವು,

- ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ/ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ ನೀಡಿರುವ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳು/ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳ ಅನುಸಾರ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಪರಿಕಲ್ಪನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿತ್ತೇ ಹಾಗೂ ಪೂರ್ವಭಾವಿಯಾಗಿ ಯೋಜಿಸಲಾಯಿತೇ; ಹಾಗೂ

- ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಮಿತವ್ಯಯತೆಯಿಂದ ಹಾಗೂ ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಪೂರ್ವಭಾವಿಯಾಗಿ ಯೋಜಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದವೇ ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದವೇ, ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿದನಂತರ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿತ್ವದಿಂದ ಕೂಡಿತ್ತೇ ಹಾಗೂ ಚಿಂತಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಪ್ರಯೋಜನಗಳು ಲಭಿಸಿದ್ದವೇ.

ಎಂಬುದನ್ನು ನಿರ್ಧಾರಣೆ ಮಾಡುವುದಾಗಿತ್ತು:

ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯ ಮಾನದಂಡ

5.1.7. ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯ ಉದ್ದೇಶಗಳ ನಿರ್ಧಾರಣೆಗಾಗಿ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯ ಮಾನದಂಡವನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಮೂಲಗಳಿಂದ ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು:

- ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಯೋಜನಾ ಆಯೋಗ, ಪರಿಸರ ಮತ್ತು ಅರಣ್ಯ ಮತ್ತು ಹವಾಮಾನ ಬದಲಾವಣೆ ಮಂತ್ರಾಲಯ ನೀಡಿರುವ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳು/ಪ್ರಮಾಣಕಗಳು;

- ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ನೀಡಿರುವ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳು/ಪ್ರಮಾಣಕಗಳು, ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಅಧಿನಿಯಮ, 1894 ಮತ್ತು 2013, ಕರ್ನಾಟಕ ಖಾಸಗಿ ಹೂಡಿಕೆ ಯೋಜನೆ ರಸ್ತೆ ಟೋಲ್ ಅಥವಾ ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕ–ದರಗಳ ನಿರ್ಧಾರಣೆ ಮತ್ತು ವಸೂಲಾತಿ ಅಧಿಸೂಚನೆ, 2009 ಮತ್ತು 2015;

- ಪುನರ್–ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿನ ಅಂತರ–ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಬ್ಯಾಂಕಿನ (ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ) ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳು, ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ ಜೊತೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿರುವ ಸಾಲದ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳು ಮತ್ತು ಯೋಜನಾ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳು, ಯೋಜನಾ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ದಾಖಲೆಗಳು, ಭಾರತೀಯ ರಸ್ತೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನ (ಐಆರ್‌ಸಿ) ಪ್ರಮಾಣಕಗಳು, ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮಂತ್ರಾಲಯದ ಹಾಗೂ ಭಾರತೀಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ (ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಎಐ) ನಿರ್ದಿಷ್ಟನಿರೂಪಣೆಗಳು;

- ಸಂಚಾರ ಅಧ್ಯಯನ ವರದಿಗಳು, ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತೆ ಅಧ್ಯಯನ ವರದಿಗಳು, ಸವಿವರ ಯೋಜನಾ ವರದಿಗಳು, ಗುತ್ತಿಗೆ ದಾಖಲೆಗಳು, ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳು, ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ, ನಿರ್ವಹಣೆ ಮತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳು/ಕೈಪಿಡಿಗಳು.

ಕೃತಜ್ಞತೆ

5.1.8. ಸಾಧನಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯನ್ನು ನಡೆಸಲು ಅನುಕೂಲತೆಯನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು, ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ಹಾಗೂ ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತದ ಆಡಳಿತ ಮಂಡಳಿಗೆ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಈ ಮೂಲಕ ಕೃತಜ್ಞತೆಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುತ್ತದೆ.

ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಲಾದ ಅಂಶಗಳು

5.1.9. ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಲಾದ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಸವಿವರವಾಗಿ ಮುಂದಿನ ಕಂಡಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಐದು ವಿಸ್ತೃತ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಅವೆಂದರೆ. ಯೋಜನೆಗಳ ಆಯ್ಕೆಯಲ್ಲಿನ ಅಸಂಗತತೆಗಳು, ಯೋಜನೆಗಳ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವಿಕೆ, ಟೋಲನ್ನು ವಿಧಿಸುವಿಕೆ ಮತ್ತು ಸಂಗ್ರಹಣೆ, ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿದ ನಂತರ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಹಾಗೂ ಪ್ರತಿಫಲ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ. ಮೊದಲ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ, ಅದೆಂದರೆ 'ಯೋಜನೆಗಳ ಆಯ್ಕೆಯಲ್ಲಿನ ಅಸಂಗತತೆಗಳು' ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯ ಮೊದಲ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ವ್ಯಾಪಿಸುತ್ತದೆಯಾದಲ್ಲಿ ಮುಂದಿನ ನಾಲ್ಕು ವಿಭಾಗಗಳು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯ ಎರಡನೆಯ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ವ್ಯಾಪಿಸುತ್ತವೆ.

ಯೋಜನೆಗಳ ಆಯ್ಕೆಯಲ್ಲಿನ ಅಸಂಗತತೆಗಳು

5.1.10. ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳಿಗೆ ಅವೆಂದರೆ ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡಲಾದ ಹಣಕಾಸಿಗೆ ಮೌಲ್ಯ, ಈಕ್ವಿಟಿ ಐಆರ್‌ಆರ್ ಹಾಗೂ ಸಂಚಾರದ ಪ್ರಕ್ಷೇಪಣೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮೋದಿತಗೊಂಡ ವಿಜಿಎಫ್‌ಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಅನುಮೋದನೆಯ ಮೇಲೆ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಲಾದ ಅಂಶಗಳನ್ನು ***ಕಂಡಿಕೆ 5.1.10.1ರಿಂದ 5.1.12***ರಲ್ಲಿ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ/ಸವಾಲುಗಳನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸುವ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಮಾನದಂಡವನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸದಿದ್ದುದು.

5.1.10.1. ರಸ್ತೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಆಯವ್ಯಯದ ಬೆಂಬಲವು ಸಾಲದೇ ಇದ್ದುದರಿಂದ, ರಾಜ್ಯವು ವಿಶ್ವಬ್ಯಾಂಕ್ (ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ) ಸಹ-ಹಣಕಾಸಿನಡಿಯಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಬಹುದಾದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ತದನಂತರದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯು (ಕೆಎಸ್‌ಎಚ್‌ಐಪಿ)[118] ಹಾಗೂ ಕಂಪನಿಯು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿದವು (***ಕಂಡಿಕೆ 5.1.2***ನ್ನು ಉಲ್ಲೇಖಿಸುವುದು). ಕಂಪನಿಯು ಆರು ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು (***ಅನುಬಂಧ-20***ರ **ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ 8ರಿಂದ 13**) ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಸಹ-ಹಣಕಾಸು ಬೆಂಬಲದಿಂದ ಹೈಬ್ರೀಡ್ ವರ್ಷಾಶನ ಮಾದರಿಯ ಮೂಲಕ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿತು. ಹಣಕಾಸಿನ ಹೂಡಿಕೆಗಾಗಿ ವಿಧಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಷರತ್ತುಗಳ ಅನುಸಾರ, ಯೋಜನೆಗಳ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನಕ್ಕೆ ಪರಿಮಿತಿಗಳು ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡಲಾದ ಹಣಕಾಸಿಗೆ ಮೌಲ್ಯ (ವಿಎಫ್‌ಎಂ) ಆಗಿತ್ತು, ಇದನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ

[118] ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯು (ಕೆಎಸ್‌ಎಚ್‌ಐಪಿ) ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕಿನ (ಪುನರ್-ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿನ ಅಂತರ-ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಬ್ಯಾಂಕು-ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ) ಹಣಕಾಸು ಸಹಾಯದೊಂದಿಗೆ ರಾಜ್ಯದ ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಜಾಲವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗಿರುವ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು, ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿನ ಘಟಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು, ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು (ಪಿಡಬ್ಲ್ಯೂಪಿ ಅಂಡ್ ಐಡಬ್ಲ್ಯುಟಿಡಿ) ಕಟ್ಟಡಗಳು, ರಸ್ತೆಗಳು, ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡ ಎಲ್ಲಾ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಹೊಂದಿರುವ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಸರ್ಕಾರಿ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆಯಾದಲ್ಲಿ, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆ (ಕೆಎಸ್‌ಎಚ್‌ಐಪಿ) ಹಾಗೂ ಕಂಪನಿಯು ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಅಥವಾ ಪುನರ್ವಸತಿ, ಪ್ರಸ್ತುತ ಇರುವಂತಹ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸುವುದು ಅಥವಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದು, ಇವುಗಳ ಮೇಲೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸುತ್ತವೆ. ಸಂಚಾಲಕ ಸಮಿತಿ ಹಾಗೂ ಯೋಜನೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣಾ ಮಂಡಳಿಯು ಕೆಎಸ್‌ಎಚ್‌ಐಪಿ ಹಾಗೂ ಕಂಪನಿಯು ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಹಣಕಾಸಿನ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲು ಸಾಮಾನ್ಯ ನಿರ್ಣಯಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಾಗಿರುತ್ತವೆ.

ಸಹಭಾಗಿತ್ವವು ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕ ಸಂಗ್ರಹಣೆ/ಖರೀದಿಗಿಂತ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ನೀಡುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇರುವುದೇ ಎಂಬುದನ್ನು ತೀರ್ಮಾನಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು.

ಮುಂದುವರೆದು, ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮಂತ್ರಾಲಯದ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳ[119] ಅನುಸಾರ, ಈಕ್ವಿಟಿ ಐಆರ್‌ಆರ್[120] ಶೇಕಡಾ 18ರವರೆಗೆ ಇದ್ದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಒಂದು ಸವಾಲನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು ಮತ್ತು ಈಕ್ವಿಟಿ ಐಆರ್‌ಆರ್ ಶೇಕಡಾ 18ಕ್ಕೆ ಮೀರಿದರೆ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ತಾಂತ್ರಿಕ, ಖರೀದಿ/ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ಮಾಣ (ಇಪಿಸಿ) ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಸವಾಲಿಗೆ ಇಡುವ ಅಗತ್ಯತೆಯಿರುತ್ತದೆ. ಸಂಚಾರದ ಗಾತ್ರವು 5,000 ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಕಾರು ಘಟಕಗಳಿಗಿಂತ (ಪಿಸಿಯು) ಕಡಿಮೆ ಇದ್ದಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಇಪಿಸಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳುವ ಅಗತ್ಯತೆಯಿತ್ತು ಎಂಬುದನ್ನೂ ಸಹ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳು ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿದ್ದವು.

ಅದರಂತೆಯೇ, ಕಂಪನಿಯು ಆರು ಯೋಜನೆಗಳ ವಿಎಫ್‌ಎಂ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆಯನ್ನು ನಡೆಸಿತು ಮತ್ತು ಟೆಂಡರು ಸವಾಲು ಮೌಲ್ಯಮಾಪನದ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಅರೆ–ವರ್ಷಾಶನ ಮಿತಿಗಳನ್ನು[121] ನಿರ್ಧಾರಣೆ ಮಾಡಿತು. ಕಂಪನಿಯು ಅಂತರ–ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ಸವಾಲುಗಳ ಮೂಲಕ ಅತ್ಯಂತ ಕಡಿಮೆ ಅರೆ–ವರ್ಷಾಶನ ದರದ ಆಧಾರದ ಮೇರೆಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳನ್ನು ಆಯ್ಕೆ ಮಾಡಿತು. ಯೋಜನೆಗಳ ವಿವರಗಳನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಲಾಗಿದೆ:

ಕೋಷ್ಟಕ ಸಂಖ್ಯೆ 5.1.1: ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಸಹ–ಹಣಕಾಸಿನ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ವಿಎಫ್‌ಎಂ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

(₹ ಕೋಟಿಯಲ್ಲಿ)

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಯೋಜನೆ	ಒಟ್ಟಾರೆ ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚ	ಸವಾಲು ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಮಿತಿಗಾಗಿ ನಿರ್ಧಾರಣೆ ಮಾಡಲಾದ ಅರೆ–ವರ್ಷಾಶನ ಮಿತಿ	ನೀಡಿಕೆಗಾಗಿ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದ ಅರೆ–ವರ್ಷಾಶನ ದರ	ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದ ಅರೆ–ವರ್ಷಾಶನಕ್ಕಾಗಿ ಈಕ್ವಿಟಿ ಪ್ರತಿಫಲದ ಆಂತರಿಕ ದರ (ಶೇಕಡಾವಾರು)	ವಿಎಫ್‌ಎಂ[122]
1	ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–1	235.76	32.30	34.20	23.96	–15.48
2	ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–2	226.20	30.20	24.99	16.00	43.65
3	ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–3	276.93	37.60	26.28	25.06	95.21
4	ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–5	219.94	29.80	19.62	23.74	85.61
5	ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–6	205.13	27.40	17.73	22.96	80.90
6	ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–7	204.92	28.30	31.41	22.90	–25.80

ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಸಹ–ಹಣಕಾಸಿನ ಯೋಜನೆ; ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–4ನ್ನು ಕಂಪನಿಯು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ.

ಈಕ್ವಿಟಿ ಐಆರ್‌ಆರ್/ವಿಎಫ್‌ಎಂ ಮಾನದಂಡವನ್ನು ಕಡೆಗಣಿಸಿದ್ದುದು

5.1.10.2. ಸಂಚಾಲನಾ ಸಮಿತಿ/ಪಿಜಿಬಿ, ಇವು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿನ ಮೇಲೆ ತಿಳಿಸಲಾದ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ (ಜುಲೈ 2015/ಆಗಸ್ಟ್ 2015), ಸವಾಲುಗಳನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಲು ಅಥವಾ ತಿರಸ್ಕರಿಸಲು ಈಕ್ವಿಟಿ ಐಆರ್‌ಆರ್ ಅನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸದೆಯೇ ಕೇವಲ ವಿಎಫ್‌ಎಮ್ ಅನ್ನು ಮಾತ್ರ ಪರಿಗಣಿಸಿದ್ದವು. ಅಲ್ಲದೆಯೇ, ಈ ಆರು

[119] ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು, ಹಣಕಾಸಿನ ಅಗತ್ಯತೆಗಳ ಕಡೆಗೆ ಒಂದು ಸಮಗ್ರತಾ ದೃಷ್ಟಿಯನ್ನು ಹರಿಸಿ ರಸ್ತೆ ವಲಯ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರದ ಇತರೆ ಆದ್ಯತೆಯ ವಲಯಗಳ ಹಣಕಾಸಿನ ಅಗತ್ಯತೆಗಳನ್ನು ಸಮತೋಲನಗೊಳಿಸುವಂತಹ ಹಣಕಾಸಿನ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಂಡುಕೊಳ್ಳುವ ಸಲುವಾಗಿ ಶ್ರೀ ಬಿ.ಕೆ. ಚತುರ್ವೇದಿಯವರ ಅಧ್ಯಕ್ಷತೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಮಿತಿಯನ್ನು ರಚಿಸಲಾಗಿತ್ತು (ಆಗಸ್ಟ್ 2009) ಸಮಿತಿಯ ವರದಿಯನ್ನು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮಂತ್ರಾಲಯವು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿತ್ತು. (ನವಂಬರ್ 2009).

[120] ಪ್ರತಿಫಲದ ಆಂತರಿಕ ದರವು (ಐಆರ್‌ಆರ್) ಯೋಜನೆಯು ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಾಲ ಹೊಂದಾಣಿಕೆ ಮಾಡಿದ ಗಳಿಕೆಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿನಿಧಿಸುತ್ತದೆ. ಈಕ್ವಿಟಿ ಪ್ರತಿಫಲದ ಆಂತರಿಕ ದರವು ಸಾಲಗಳನ್ನು ಮರುಪಾವತಿಸಿದನಂತರ ಹೂಡಿಕೆದಾರರಿಗೆ (ಈಕ್ವಿಟಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವವರು) ಪ್ರತಿಫಲವನ್ನು ಅಳೆಯುತ್ತದೆ.

[121] ಅರೆ–ವರ್ಷಾಶನವು ಯಶಸ್ವಿ ಸವಾಲುದಾರರಿಗೆ (ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರಿಗೆ) ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿರುವ ದರಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇರೆಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿಯ ಅವಧಿಯಾದ್ಯಂತ ಅರ್ಧ–ವಾರ್ಷಿಕವಾಗಿ ಪಾವತಿಸಬೇಕಿರುವ ಮೊತ್ತ.

[122] ವಿಎಫ್‌ಎಂ = ನಿರ್ಧಾರಣೆ ಮಾಡಲಾಗಿರುವ ಮಿತಿಯ ಅರೆ–ವರ್ಷಾಶನ ಹಾಗೂ ಯಶಸ್ವಿ ಸವಾಲುದಾರರು ಘೋಷಿಸಿರುವ ಮೌಲ್ಯ ಇವುಗಳ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ನಿವ್ವಳ ಪ್ರಸಕ್ತ ಮೌಲ್ಯ.

ಯೋಜನೆಗಳ ಪೈಕಿ ನಕಾರಾತ್ಮಕ ವಿಎಫ್‌ಎಂ ಅನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ ಎರಡು (ಡಬ್ಲ್ಯೂಸಿಪಿ–1 ಮತ್ತು 7) ಯೋಜನೆಗಳಿಗೂ, ಎಲ್ಲಾ ಯೋಜನೆಗಳು ಸಕಾರಾತ್ಮಕವಾಗಿರುತ್ತವೆ ಹಾಗೂ ನಕಾರಾತ್ಮಕ ವಿಎಫ್‌ಎಂ ಕಾರಣ ವರ್ಷಾಶನದ ಹೊರಹರಿವು ಗಣನೀಯವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂಬುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಿ ಅಧಿಕ ಮಟ್ಟದ ಅರೆ–ವರ್ಷಾಶನದಲ್ಲಿ ಅನುಮೋದಿಸಿದ್ದವು.

ಈ ಅನುಮೋದನೆಗಳು, ಇದೇ ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಸಹ–ಹಣಕಾಸಿನ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಎಸ್‌ಎಚ್‌ಐಪಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿದ್ದ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ನಕಾರಾತ್ಮಕ ವಿಎಫ್‌ಎಮ್ ಮತ್ತು ಶೇಕಡಾ 18ಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕ ಈಕ್ವಿಟಿ ಐಆರ್‌ಆರ್ ಇರುವಂತಹ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಇಪಿಸಿ ಮಾದರಿಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದ ನಿರ್ಣಯಗಳಿಂದ (ಡಿಸೆಂಬರ್ 2013) ಮಾರ್ಗಾಂತರಗೊಂಡಿದ್ದವು ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು. ಮುಂದುವರೆದು, ಅದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಮಾನದಂಡವಾಗಿರಲಿಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ ಹಾಗೂ ಅಲ್ಲದೆಯೇ ಕೆಎಸ್‌ಎಚ್‌ಐಪಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸುವ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಆ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ[123] ಒಟ್ಟಾರೆ ವಿಎಫ್‌ಎಂ ಸಕಾರಾತ್ಮಕವಾಗಿದ್ದಾಗ್ಯೂ, ಅಳವಡಿಸಿಕೊಂಡಿರಲಿಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ ಒಟ್ಟಾರೆ ವಿಎಫ್‌ಎಂ ಆಧಾರಿತ ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–1 ಮತ್ತು ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–7ರ ಅನುಮೋದನೆಯು ಸರಿಯಾಗಿರಲಿಲ್ಲ, ಇದು ಎಂಟು ವರ್ಷಗಳ ರಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿಯಾದ್ಯಂತ ₹ 80.16 ಕೋಟಿ[124] ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ವರ್ಷಾಶನದ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಹೊರಹರಿವಿನಲ್ಲಿ ಪರಿಣಮಿಸಿತು.

ಸಂಚಾರ ಗಾತ್ರ ಮಾನದಂಡವನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸದಿದ್ದುದು

5.1.10.3. ಕಂಪನಿಯು 13 ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ/ಚೈನೇಜುಗಳಲ್ಲಿ ನಡೆಸಿದ (ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್/ಅಕ್ಟೋಬರ್ 2013) ಸಂಚಾರ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಪ್ರಕಾರ ಆರು ಯೋಜನೆಗಳ (***ಕೋಷ್ಟಕ ಸಂಖ್ಯೆ 5.1.1***ನ್ನು ಉಲ್ಲೇಖಿಸುವುದು) ಸಂಚಾರಿ ಗಾತ್ರವು 1,630 ಪಿಸಿಯುಗಳು ಮತ್ತು 4,508 ಪಿಸಿಯುಗಳ ನಡುವೆ ಇತ್ತು ಹಾಗೂ ಅದು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ನಿಗದಿಗೊಳಿಸಿದ್ದ 5,000 ಪಿಸಿಯುಗಳ ಮಾನದಂಡವನ್ನು ತಲುಪಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರ ಗಾತ್ರಕ್ಕೆ ಈ ಮಾನದಂಡವನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿರಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು.

ಅಲ್ಲದೆಯೇ, ಕಂಪನಿಯು ಈ ಆರು ಯೋಜನೆಗಳಿಂದ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಿದ್ದ (ಡಿಸೆಂಬರ್ 2015) ₹ 55.62 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ವಾರ್ಷಿಕ ಟೋಲ್ ವರಮಾನವು ₹ 13.04 ಕೋಟಿಗೆ[125] (ಡಿಸೆಂಬರ್ 2019) ಇಳಿಮುಖಗೊಂಡಿತು (ಶೇಕಡಾ 77ರಷ್ಟು), ಇದು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದಂತೆ ಮಾಡಿತು ಹಾಗೂ ಕಂಪನಿಯು ಯೋಜನೆಗಳ ಮೇಲೆ ಮಾಡಿದ್ದ ಸಾಲಗಳ ಮರುಪಾವತಿಗಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಆಯವ್ಯಯ ಬೆಂಬಲದ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬಿಸಬೇಕಾಯಿತು. ಈ ಸಾಲಗಳನ್ನು ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯಿಂದ ಮರುಪಾವತಿ ಮಾಡುವ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಇತ್ತು. ಪ್ರಕ್ಷೇಪಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಸಂಚಾರ/ಸಾರಿಗೆ ವರಮಾನದಲ್ಲಿ ಆದಂತಹ ತೀವ್ರತರವಾದ ಇಳಿಕೆಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಕಾರಣಗಳು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಗೆ ಒದಗಿಸಿದ ದಾಖಲೆಗಳಿಂದ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ.

ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ, ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳನ್ನು ತಿರಸ್ಕರಿಸಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಮೋದಿಸಲು ಸಂಚಾಲನಾ ಸಮಿತಿ/ಪಿಜಿಬಿಯು ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ನಿರ್ಣಯವು ಯೋಜನೆಗಳು ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯವಾಗದಂತೆ ಮಾಡಿತು ಹಾಗೂ

---

123 ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆ IIರ (ಕೆಎಸ್‌ಎಚ್‌ಐಪಿ) ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲಾಗಿತ್ತು ಹಾಗೂ ಈ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ವಿಎಫ್‌ಎಂ ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿದ್ದವು: ಡಬ್ಲ್ಯೂಎಪಿ 1: ₹ 153.34 ಕೋಟಿ, ಡಬ್ಲ್ಯೂಎಪಿ 2: ₹ 47.50 ಕೋಟಿ, ಡಬ್ಲ್ಯೂಎಪಿ 3: ₹ 37.51 ಕೋಟಿ, ಡಬ್ಲ್ಯೂಎಪಿ 4: (–) ₹ 27.68 ಕೋಟಿ, ಒಟ್ಟಾರೆ ವಿಎಫ್‌ಎಂ (+) ₹ 210.67 ಕೋಟಿ ಆಗಿತ್ತು.

124 ₹ 1.90 ಕೋಟಿ (₹ 34.20 ಕೋಟಿ– ₹ 32.30 ಕೋಟಿ) + ₹ 3.11 ಕೋಟಿ (₹ 31.41 ಕೋಟಿ – ₹ 28.30 ಕೋಟಿ) = ₹ 5.01 ಕೋಟಿ x 16 ಅರೆ ವರ್ಷಾಶನ ಕಂತುಗಳು = ₹ 80.16 ಕೋಟಿ.

125 ಕಂಪನಿಯು ವಿಜಯಾ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಸಾಲದ ಮರುಪಾವತಿಗಾಗಿ ಅನುದಾನವನ್ನು ಕೋರುವ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದ ವಾರ್ಷಿಕ ಟೋಲ್ ವರಮಾನದಲ್ಲಿನ ಇಳಿಕೆಯನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ತಿಳಿಸಿತ್ತು (ಮಾರ್ಚ್/ಏಪ್ರಿಲ್ 2019).

ಯೋಜನೆಗಳ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವಿಕೆಗಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಬಳಕೆಯ ಮೂಲ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ವಿಫಲಗೊಳಿಸಿತು.

ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಲಾಗಿರುವ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳು ವರ್ಷಾಶನ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ ಆಗಿರುತ್ತವೆಯಾದಲ್ಲಿ, ಈ ಯೋಜನೆಗಳು ಹೈಬ್ರೀಡ್ ಸಹ-ಹಣಕಾಸು ಯೋಜನೆಗಳಾಗಿದ್ದು, ಇವು ಇಪಿಸಿ ಮತ್ತು ವಾರ್ಷಿಕ ವರ್ಷಾಶನ ನಮೂನೆಯ ಮಿಶ್ರಣವಾಗಿರುತ್ತವೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ತರಿಸಿತು (ಜನವರಿ 2020). ಈ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳನ್ನು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ನಾಲ್ಕು ಪಥಗಳು ಅಥವಾ ಅದಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪಥಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಹಾಗೂ ಗಮನಾರ್ಹವಾದಂತಹ ವಾಣಿಜ್ಯ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಎನ್‌ಎಚ್‌ಡಿಪಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ ತಯಾರಿಸಲಾಗಿದೆ, ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರವು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಮತ್ತು ಕೃಷಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿರುತ್ತವೆ. ಮುಂದುವರೆದು, ಇಪಿಸಿ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಪುನರ್-ಸವಾಲಿಗೆ ಇಟ್ಟಿದ್ದಲ್ಲಿ ಕಡೆಯ ಪಕ್ಷ ಆರು ತಿಂಗಳುಗಳಿಂದ ಒಂದು ವರ್ಷದ ಸಮಯ ಬೇಕಾಗುತ್ತಿತ್ತು ಹಾಗೂ ಅದು ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ದರ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ದಾರಿ ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತಿತ್ತು.

ಪ್ರಮಾಣಕಗಳು ಬಿಓಟಿ (ಟೋಲ್), ಬಿಓಟಿ (ವರ್ಷಾಶನ) ಹಾಗೂ ಇಪಿಸಿ ಮಾದರಿಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ದ್ವಿಪಥ ಮತ್ತು ಚತುಷ್ಪಥ ಎರಡನ್ನೂ ವ್ಯವಹರಿಸುವುದರಿಂದ ಹಾಗೂ ಹೈಬ್ರೀಡ್ ವರ್ಷಾಶನವು ಈ ಮಾದರಿಗಳ ಸಮ್ಮಿಶ್ರಣವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಉತ್ತರವು ಒಪ್ಪುವಂತಿಲ್ಲ. ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ, ಸಂಚಾಲನ ಸಮಿತಿ [126] /ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಮಂಡಳಿಯು, ಕೆಎಸ್‌ಎಚ್‌ಐಪಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಈಕ್ವಿಟಿ ಐಆರ್‌ಆರ್ ಮತ್ತು ವಿಎಫ್‌ಎಂ ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿಗೆ ಅನ್ವಯಗೊಳ್ಳುವ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿದ್ದವು, ಆದ್ದರಿಂದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮಂತ್ರಾಲಯದ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳನ್ನು ತಿರಸ್ಕರಿಸಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಕೆಎಸ್‌ಎಚ್‌ಐಪಿ ಹಾಗೂ ಕಂಪನಿ, ಇವೆರಡಕ್ಕೂ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿರುವ ಸಂಚಾಲನ ಸಮಿತಿ/ಪಿಜಿಬಿಯು ಒಂದೇ ರೀತಿಯ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವಾಗ ಎರಡು ವಿವಿಧ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳನ್ನು ಏಕೆ ಅನುಸರಿಸಿತು ಎಂಬುದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಮುಂದುವರೆದು, ಸಂಚಾರದ ಗಾತ್ರವನ್ನು ಪಿಸಿಯುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇರೆಗೆ ನಿರ್ಧಾರಣೆ ಮಾಡಬೇಕಿತ್ತು, ಆದರೆ ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಿರುವಂತೆ ವಾಹನಗಳ ಮಾದರಿಯ ಮೇಲೆ (ವಾಣಿಜ್ಯ, ಸ್ಥಳೀಯ, ಕೃಷಿ) ಆಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆಯೇ, ಪುನರ್-ಸವಾಲಿಗೆ ಇಟ್ಟಿದ್ದಲ್ಲಿ ಅದು ಸಮಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿತ್ತು ಎಂಬ ಕಾರಣದಿಂದ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳನ್ನು ಉಲ್ಲಂಘಿಸಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿದ್ದು ಸಮರ್ಥನೀಯವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ.

ಸಂಚಾರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಪ್ರಕ್ಷೇಪಣೆಗಳಿಂದ ಮಾರ್ಗಾಂತರಣ ಮಾಡಿ ಅನುಮೋದನೆಗಳನ್ನು ನೀಡಿದ್ದುದು

5.1.11. ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯು ತುಲನಾತ್ಮಕವಾಗಿ ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿರುವ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ, ಪ್ರಕ್ಷೇಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವ ಸಂಚಾರದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿದಂತೆ ಏಳರಿಂದ ಹನ್ನೆರಡು ವರ್ಷಗಳ ನಂತರ ಅಗಲೀಕರಣಗೊಳಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಮುಂದಿನ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಪೂರ್ವಭಾವಿಯಾಗಿ ಮಾಡುವುದರೊಂದಿಗೆ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಒಂದು ಸೀಮಿತ ಅಗಲೀಕರಣವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಎಂಬುದಾಗಿ ಯೋಜನಾ ಆಯೋಗವು ನೀಡಿರುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲಿನ ಮಾದರಿ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯು (ಎಂಸಿಎ) ತಿಳಿಸಿದೆ.

---

[126] ಕಂಪನಿ ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿದ ಯೋಜನೆಗಳು ಒಂದೇ ರೀತಿಯದಾಗಿದ್ದವು ಹಾಗೂ ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ ಹಣಕಾಸಿನ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಂಡಿದ್ದವು. ಸಂಚಾಲನಾ ಸಮಿತಿ/ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಮಂಡಳಿಯು ಈ ಎರಡೂ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿದ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದ್ದವು. ಸಂಚಾಲನ ಸಮಿತಿಯು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಪ್ರಧಾನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಯವರು, ಐಡಿಡಿ, ಇವರ ನೇತೃತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದು ಯೋಜನಾ ಮತ್ತು ಅಂಕಿಸಂಖ್ಯೆಗಳ ಇಲಾಖೆ, ಹಣಕಾಸು ಇಲಾಖೆ (ಆಯವ್ಯಯ ಮತ್ತು ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳು), ಹಣಕಾಸು ಇಲಾಖೆ (ವೆಚ್ಚ), ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು, ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ, ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯ ಮುಖ್ಯ ಯೋಜನಾ ಅಧಿಕಾರಿಯವರು ಮತ್ತು ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಇವರುಗಳು ಸದಸ್ಯರುಗಳಾಗಿರುತ್ತಾರೆ.

ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರ– ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆಯ ಸವಿವರ ಯೋಜನಾ ವರದಿಯ ಸಲಹೆಗಾರರು ನಡೆಸಿದ (ಜುಲೈ 2009) ಸಾರಿಗೆ ಸಮೀಕ್ಷೆಯು ಚೈನೇಜು ಕಿಮೀ 1.500 ರಿಂದ ಚೈನೇಜು ಕಿಮೀ 10.000ವರೆಗೆ (ಚಾಚು–I) 2011ರಲ್ಲಿ ದ್ವಿಪಥವನ್ನು (ಪ್ರಕ್ಷೇಪಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಸಾರಿಗೆ–6,267 ಪಿಸಿಯುಗಳು) ಹಾಗೂ 2020ರಲ್ಲಿ (ಪ್ರಕ್ಷೇಪಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಸಾರಿಗೆ–15,495 ಪಿಸಿಯುಗಳು) ಚತುಷ್ಪಥ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವಂತೆ ಶಿಫಾರಸು ಮಾಡಿದ್ದರು. ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಚೈನೇಜು ಕಿಮೀ 10.000ಯಿಂದ ಚೈನೇಜು ಕಿಮೀ 27.170ವರೆಗೆ (ಚಾಚು– II)ರಲ್ಲಿ 2024 ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ದ್ವಿಪಥವನ್ನು (ಪ್ರಕ್ಷೇಪಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಸಾರಿಗೆ–6,251 ಪಿಸಿಯುಗಳು) ಹಾಗೂ 2034 ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ (ಪ್ರಕ್ಷೇಪಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಸಾರಿಗೆ–15,014 ಪಿಸಿಯುಗಳು) ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಸಮೀಕ್ಷೆಯು ಶಿಫಾರಸು ಮಾಡಿತು. ಅದರಂತೆಯೇ ಸವಿವರ ಯೋಜನಾ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಯಿತು.

ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿತು:

- ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು 2020 ಮತ್ತು 2024 ಸಾಲುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿತ ಚಾಚುಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಶಿಫಾರಸುಗಳಿಗೆ ಪ್ರತಿಯಾಗಿ 2010ರಲ್ಲಿಯೇ ಚಾಚು –I ಕ್ಕೆ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಚಾಚು –IIಕ್ಕೆ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿತು (ಆಗಸ್ಟ್ 2010). ಬಿಒಟಿ (ವರ್ಷಾಶನ) ಮಾದರಿಯ ಮೂಲಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಅದರಂತೆಯೇ ₹ 327.60 ಕೋಟಿ ವರ್ಷಾಷನ ಒಟ್ಟಾರೆ ಪಾವತಿಯೊಂದಿಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯನ್ನು (ಸಿಎ) ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು (ಆಗಸ್ಟ್ 2010). ಯೋಜನೆಯ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ವಾಣಿಜ್ಯ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ದಿನಾಂಕವು[127] ಮಾರ್ಚ್ 2013 ಆಗಿತ್ತು.

- ಈ ರಸ್ತೆಯು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಆದ್ಯತೆಯ ರಸ್ತೆಗಳ[128] ಒಂದು ಭಾಗವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆಯೇ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಯವರಿಂದ ದೊರಕಿದ ಮಾಹಿತಿಯ ಅನುಸಾರ, ಆ ರಸ್ತೆಯು ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶದ ಒಂದು ಸಣ್ಣ ಪಟ್ಟಣವನ್ನು (ಕರ್ನೂಲು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಆಲೂರು) ಸೇರುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಚಾರವು ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿರಲಿಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಯಾಗಿರಲಿಲ್ಲ.

- 2020 ಮತ್ತು 2024ಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ 2013ರಲ್ಲಿಯೇ ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ ಚತುಷ್ಪಥ (ಚಾಚು–I) ಮತ್ತು ದ್ವಿಪಥ (ಚಾಚು–II) ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ್ದು ತನ್ನದೇ ಆದಂತಹ ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಕ್ಷೇಪಣೆಯ ಅನುಸಾರ ಆಗಿರಲಿಲ್ಲ, ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೆಯೇ, ಅದು ಯೋಜನಾ ಆಯೋಗವು ನೀಡಿದ್ದ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಮಾದರಿ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಉಲ್ಲಂಘನೆಯಾಗಿತ್ತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ಕಂಪನಿಯು ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲೀಕರಣವನ್ನು ಬಹಳಷ್ಟು ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಕೈಗೊಂಡ ಕಾರಣದಿಂದ ₹ 29.53 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚುವರಿ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಭರಿಸಿತು.

- ಕಂಪನಿಯು, ಯೋಜನೆಯು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡನಂತರ ಒಂದು ಸಾರಿಗೆ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ನಡೆಸಿತು (ಸೆಪ್ಟಂಬರ್ 2017) ಹಾಗೂ ₹ 2.82 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ಒಂದು ವಾರ್ಷಿಕ ಸಂಭಾವ್ಯ ಟೋಲ್ ವರಮಾನವನ್ನು ಅಂದಾಜು ಮಾಡಿತು. ಆದಾಗ್ಯೂ, ನಾಲ್ಕು ಕರೆಗಳ (ಅಕ್ಟೋಬರ್ 2017 ಮತ್ತು ಮಾರ್ಚ್ 2018ರ ನಡುವೆ) ನಂತರವೂ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆಗಳು ಬಹಳ

[127] ಯೋಜನಾ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದದ ಶೇಕಡಾ 75ರಷ್ಟು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡನಂತರ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ವಾಣಿಜ್ಯ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ದಿನಾಂಕವನ್ನು ಘೋಷಿಸಲಾಗುವುದು, ಅದು ಟೋಲಿನ ಮೂಲಕ ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕದ ಸಂಗ್ರಹಣೆಗೆ ಅರ್ಹತೆಯನ್ನು ಪಡೆಯುವುದು.

[128] ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು 10,000 ಪಿಸಿಯುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವಂತಹ 10,000 ಕಿಮೀಗಳಷ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಿತು ಹಾಗೂ ಅವುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಕಂಪನಿಗೆ ವಹಿಸಿಕೊಟ್ಟಿತು. ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರ– ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮೆಯ ರಸ್ತೆಯು ಈ 10,000 ಕಿಮೀಗಳ ಒಂದು ಭಾಗವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ.

ನಿಕೃಷ್ಟಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಇದ್ದುದರಿಂದ, ಕಂಪನಿಯು ಬಿಡ್ಡುಗಳ ಮೂಲಕ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಗಾಗಿ ಗುತ್ತಿಗೆಯನ್ನು ಅಂತಿಮ ರೂಪಕ್ಕೆ ತರಲಾಗಲಿಲ್ಲ. ಪ್ರಾರಂಭಿಕವಾಗಿ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದ 5,183 ಪಿಸಿಯುಗಳು 2,385 ಪಿಸಿಯುಗಳಿಗೆ ಇಳಿಮುಖಗೊಂಡಿತು ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಲಾಯಿತು. ಆ ರೀತಿ ಇಳಿಮುಖಗೊಳ್ಳಲು ಕಾರಣಗಳು ದಾಖಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿರಲಿಲ್ಲ.

ಆದ್ದರಿಂದ, 2020ರಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಚಾಚು–I ಕ್ಕೆ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ಚಾಚು–IIಕ್ಕೆ ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಗೆ ಮಾರ್ಪಾಡು ಮಾಡುವ ಅಗತ್ಯತೆಯಿರಲಿಲ್ಲ. ಕಂಪನಿಯು 2020ರಲ್ಲಿ ವಾಸ್ತವಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಚಾರದ ಪುನರ್–ಸಮೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿದನಂತರ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲೀಕರಣದ ಬಗ್ಗೆ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಿತ್ತು.

ಹಸಿರು ಪ್ರದೇಶ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ, ಪಾರಂಪರಿಕ ಸ್ಥಳಗಳು ಮತ್ತು ಈ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿನ ಭವಿಷ್ಯದ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿಯೇ ಚಾಚು –Iರಲ್ಲಿ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಲಾಯಿತು ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ತನ್ನ ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಿತು (ಜನವರಿ 2020). 2013ರಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ದ್ವಿಪಥ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದ್ದಲ್ಲಿ, 2020ರಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಮುಕ್ತಗೊಳಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ 2018ರಿಂದಲೇ ಐದು ವರ್ಷಗಳ ಒಳಗೆ ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸುವ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಅಗತ್ಯತೆಯು ಉದ್ಭವಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಕಡಿಮೆ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದು ಹೂಡಿಕೆ ಮತ್ತು ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್‌ಗಳನ್ನು ವೃದ್ಧಿಸುವುದರಿಂದ ಅನುಕೂಲಕರವಲ್ಲ. ರಸ್ತೆಯ ಅತೀ ಕಡಿಮೆ ಉದ್ದದ (29 ಕಿಮೀಗಳು) ಕಾರಣ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತೆಯ ಸಮಸ್ಯೆ ಇರಬಹುದಾದ್ದರಿಂದ ನಾಲ್ಕು ಕರೆಗಳ ನಂತರವೂ ಕಂಪನಿಯು ಟೋಲ್ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರನ್ನು ತೊಡಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದಾಗಿಯೂ ತಿಳಿಸಿತು.

ಕಂಪನಿಯು ತನ್ನದೇ ಆದಂತಹ ಸಮೀಕ್ಷಾ ಪ್ರಕ್ಷೇಪಣೆಗಳನ್ನು ತಿರಸ್ಕರಿಸಿ ಒಂದು ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ನಡೆಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನೇ ವಿಫಲಗೊಳಿಸಿತಾದ್ದರಿಂದ ಉತ್ತರವು ಒಪ್ಪುವಂತಿಲ್ಲ. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ಆ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಾಂದ್ರತೆಯು ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಇರುವುದಾಗಿ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಯವರು ತಿಳಿಸಿದ್ದ ವಾಸ್ತವಾಂಶವು ಚತುಷ್ಪಥ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ರಸ್ತೆಯ ಪ್ರಮುಖ ಸಂಪರ್ಕತೆಯ ಕಾರಣ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿತ್ತು ಎಂಬ ಕಂಪನಿಯ ವಾದಕ್ಕೆ ಪೂರಕವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆಯು ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರದಿದ್ದ ಕಾರಣ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಗಾಗಿ ಓರ್ವ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರನ್ನು ಕಂಪನಿಯು ಪಡೆಯಲಾಗಲಿಲ್ಲ ಎಂಬ ವಾಸ್ತವಾಂಶದಿಂದ ಇದು ಸಾಬೀತಾಗಿದೆ. ಮೂರನೆಯದಾಗಿ, ಅಗತ್ಯತೆಗೆ ಬಹಳಷ್ಟು ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲೀಕರಣವು ಯೋಜನಾ ಆಯೋಗವು ನೀಡಿರುವ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮೇಲಿನ ಮಾದರಿ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆ ಅನುಸಾರ ಆಗಿರುವುದಿಲ್ಲ.

ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದ ವಿಜಿಎಫ್‌ನಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಗೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿರುವುದು

5.1.12. ಯಲಹಂಕ – ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆಯ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವಿಕೆಗಾಗಿ ಕಂಪನಿಯು ಶೇಕಡಾ 40ರ ವಿಜಿಎಫ್‌ನೊಂದಿಗೆ ಸಲ್ಲಿಸಿದ (ಜನವರಿ 2013) ₹ 380.85 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ಒಟ್ಟಾರೆ ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದ ಪ್ರಾರಂಭಿಕ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಹಾರಗಳ ಇಲಾಖೆಯು ಯೋಜನೆಯು ಒಟ್ಟಾರೆ ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದ ಶೇಕಡಾ 30ರ ವಿಜಿಎಫ್‌ನೊಂದಿಗೆ ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯವಾಗಿರುತ್ತದೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಿ ಹಿಂತಿರುಗಿಸಿತು (ಫೆಬ್ರವರಿ 2013). ಆದರೆ, ಕಂಪನಿಯು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಶೇಕಡಾ 34ರ ವಿಜಿಎಫ್‌ನೊಂದಿಗೆ ಪರಿಷ್ಕರಿಸಿತು ಹಾಗೂ ಅನುಮೋದನೆಗಾಗಿ ಪುನರ್–ಸಲ್ಲಿಸಿತು (ಮಾರ್ಚ್ 2013). ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಹಾರಗಳ ಇಲಾಖೆಯು ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ತನ್ನ ತಾತ್ವಿಕ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಿತು (ಏಪ್ರಿಲ್ 2013) ಹಾಗೂ ಒಟ್ಟಾರೆ ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚ ₹ 380.85 ಕೋಟಿಯ ಶೇಕಡಾ 20ರಷ್ಟು ಅಂದರೆ ₹ 76.17ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ವಿಜಿಎಫ್‌ನ ತನ್ನ ಪಾಲನ್ನು ಬಿಡುಗಡೆಗೊಳಿಸಲು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿತು. ಒಟ್ಟಾರೆ ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದ ಶೇಕಡಾ 14ರಷ್ಟು (₹ 53.32 ಕೋಟಿ) ಉಳಿಕೆ ವಿಜಿಎಫ್ ಅನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಭರಿಸಬೇಕಿತ್ತು.

ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಸವಾಲುದಾರರಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಕನಿಷ್ಠ ಪ್ರಮಾಣದ ವಿಜಿಎಫ್‌ನ ಆಧಾರದ ಮೇರೆಗೆ ಕರೆಯಲಾದ (ಜುಲೈ 2013) ಸವಾಲುಗಳಿಗೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಕ ಎರಡು ಟೆಂಡರುಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆಯೂ ದೊರೆತಿರಲಿಲ್ಲ. ಮೂರನೆಯ ಪ್ರಯತ್ನದಲ್ಲಿ (ಫೆಬ್ರವರಿ 2014), ಶೇಕಡಾ 39.99ರ ಕನಿಷ್ಠ ವಿಜಿಎಫ್‌ನೊಂದಿಗೆ (₹ 152.33 ಕೋಟಿ) ಮೆ. ರಾಮಲಿಂಗಮ್ ಕನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಷನ್ ಕಂಪನಿ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್, ಇವರಿಗೆ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು (ಜನವರಿ 2015).

ಪ್ರಕ್ಷೇಪಿಸಲಾಗಿದ್ದ ವಿಜಿಎಫ್ ಶೇಕಡಾ 40 ಆಗಿದ್ದಾಗ, ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಹಾರಗಳ ಇಲಾಖೆಯು ಕಂಪನಿಯ ಪ್ರಾರಂಭಿಕ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು (ಜನವರಿ 2013) ಹಿಂತಿರುಗಿಸಿತು (ಫೆಬ್ರವರಿ 2013). ಅಧಿಕ ಮೌಲ್ಯದ ವಿಜಿಎಫ್‌ನೊಂದಿಗೆ ಗುತ್ತಿಗೆಯನ್ನು ನೀಡುವುದು ಅಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರಿಗೆ ಅವರ ಹೂಡಿಕೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿದಂತಾಗುವುದು ಹಾಗೂ ಅವರಿಗೆ ಅನರ್ಹ ಲಾಭವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡುವಂತಾಗಿದೆ, ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ಅನುಮೋದಿಸಿದ್ದಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕ ವಿಜಿಎಪ್‌ನೊಂದಿಗೆ ಗುತ್ತಿಗೆಯನ್ನು ನೀಡಿದ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ₹ 22.81 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು (₹ 380.85 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದ ಶೇಕಡಾ 5.99) ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಪ್ರಮಾಣದ ಆಯವ್ಯಯದ ಹೊರಹರಿವು ಆಗಿತ್ತು. ಅಧಿಕ ವಿಜಿಎಫ್‌ನ ಕಾರಣ ಯೋಜನೆಯು ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರಲಿಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ, ಕಂಪನಿಯು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳ ಅನುಸಾರ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಇಪಿಸಿ ಮಾದರಿಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಬೇಕಿತ್ತು.

ಸವಾಲು ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯ ಮೂಲಕ ದರ ಅನ್ವೇಷಣೆಯನ್ನು ಮಾಡುವಾಗ ಶೇಕಡಾ 34 ಎಂಬುದು ಕೇವಲ ಅಂದಾಜು ಅಗಿತ್ತು ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ತರಿಸಿತು. (ಜನವರಿ 2020) ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳ ದರ/ವೆಚ್ಚ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಕ್ಷೇಪಣೆಗಳು ನಾನಾ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಕಂಪನಿಯ ಅಂದಾಜುಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಂತೆ ವ್ಯತ್ಯಯದಿಂದ ಕೂಡಿರುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಆದ್ದರಿಂದ ಶೇಕಡಾ 34ನ್ನು ಸವಾಲು ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯು ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುವವರೆಗೆ ಪರಮೋಚ್ಚವಾದ ಅಂಶವನ್ನಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಬಾರದು.

ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳ ದರ/ವೆಚ್ಚ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಕ್ಷೇಪಣೆಗಳು ಅಂದಾಜುಗಳಿಗಿಂತ ವ್ಯತ್ಯಾಸದಲ್ಲಿರಬಹುದು ಎಂಬ ವಾಸ್ತವಾಂಶದ ಬಗ್ಗೆ ನಿರಾಕರಣೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ವಿಜಿಎಫ್‌ಗಾಗಿ ಮಾನದಂಡವನ್ನು ಯೋಜನೆಯ ಹಣಕಾಸಿನ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿದಂತೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಅದನ್ನು ಶೇಕಡಾ 34ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಆದ್ದರಿಂದ, ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ನಿರ್ದೇಶನವನ್ನು ಕಡೆಗಣಿಸಿ ಗುತ್ತಿಗೆಯನ್ನು ಶೇಕಡಾ 39.99ರ ದರದಲ್ಲಿ ನೀಡಿದ್ದು ಸಮರ್ಥನೀಯವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ.

'ಯೋಜನೆಗಳ ಆಯ್ಕೆಯಲ್ಲಿ ಅಸಮಂಜಸತೆಗಳು' ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿದ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದಲ್ಲಿ, ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮೋದನೆಗಾಗಿನ ನಿರ್ಣಯಗಳು ಅಸಮಂಜಸತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದ್ದವು ಹಾಗೂ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳ ಅನುಸಾರ ಆಗಿರಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದಾಗಿ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ತೀರ್ಮಾನಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಸಮೀಕ್ಷಿಸಿದ ಹನ್ನೆರಡು ಯೋಜನೆಗಳ ಪೈಕಿ ಎಂಟರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ಬರುವ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಹಣಕಾಸಿನ ಪರಿಮಿತಿಗಳು, ಸಾರಿಗೆ/ಸಂಚಾರ ಸಮೀಕ್ಷಾ ಪ್ರಕ್ಷೇಪಣೆಗಳು, ಯೋಜನೆಗಳ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತೆ, ಇತ್ಯಾದಿ ಲಭ್ಯವಿದ್ದ ಮಾಹಿತಿಗಳನ್ನು ಕಡೆಗಣಿಸಲಾಗಿತ್ತು.

ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವಿಕೆ

5.1.13. ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ, ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ಸುರಕ್ಷತಾ ಅಗತ್ಯತೆಗಳ ಮೇಲೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಷರತ್ತುಗಳನ್ನು ಒತ್ತಾಯಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವುದು, ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆ, ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಸೇರ್ಪಡೆ ಹಾಗೂ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಹಾರು ಬೂದಿಯ ಬಳಕೆಯ ಮೇಲಿನ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಅನುಸರಣಾ ಕ್ರಮಗಳು, ಇವುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಲಾದ ಅಂಶಗಳನ್ನು ***ಕಂಡಿಕೆಗಳು 5.1.13.1ರಿಂದ 5.1.18***ರಲ್ಲಿ ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಖರೀದಿ/ಸಂಗ್ರಹಣಾ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳಲ್ಲಿನ ವಿಳಂಬ

5.1.13.1. ಕಂಪನಿಯು ರೂಪಿಸಿದ್ದ ಖರೀದಿ/ಸಂಗ್ರಹಣಾ ಯೋಜನೆಯ ಅಡಿಯ ಅನುಸಾರ ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಸಹ–ಹಣಕಾಸಿನ ಅಡಿಯಲ್ಲಿನ ಆರು ಯೋಜನೆಗಳ ರಿಯಾಯತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳು ಡಿಸೆಂಬರ್ 2014ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳಬೇಕಿತ್ತು ಹಾಗೂ ಎಲ್ಲಾ ಆರು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಲಗಾರರು ಸಾಲಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಸಾಲುವಾಗಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ಸಾಲ ಪತ್ರಗಳು ಜಾರಿಗೆ ಬರುವ ದಿನಾಂಕವನ್ನು/ರಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿಯು ಪ್ರಾರಂಭಗೊಳ್ಳುವ ದಿನಾಂಕವನ್ನು (ಫೈನಾನ್ಸಿಯಲ್ ಕ್ಲೋಷರ್/ಅಪಾಯಿಂಟೇಡ್ ಡೇಟ್)[129] ಜೂನ್ 2015ರಲ್ಲಿ ಸಾಧಿಸಬೇಕಿತ್ತು. ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಷರತ್ತುಗಳ ಅನುಸಾರ, ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ರಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿಯು ಪ್ರಾರಂಭಗೊಳ್ಳುವ ದಿನಾಂಕವನ್ನು ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆ ಪತ್ರದ ದಿನಾಂಕದಿಂದ 180 ದಿನಗಳ ಒಳಗೆ ಸಾಧಿಸಬೇಕಿತ್ತು ಹಾಗೂ ಕಂಪನಿಯು ಯೋಜನಾ ನಿವೇಶನದ ಶೇಕಡಾ 80ರಷ್ಟನ್ನು ರಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿಯು ಪ್ರಾರಂಭಗೊಳ್ಳುವ ದಿನಾಂಕದಂದು (ಅಪಾಯಿಂಟೆಡ್ ಡೇಟ್)[130] ಅಥವಾ ಅದಕ್ಕೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರಿಗೆ ವಹಿಸಿಕೊಡತಕ್ಕದ್ದು.

ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಕಂಪನಿಯು ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವಲ್ಲಿನ ವಿಳಂಬದ ಕಾರಣ ಕಂಪನಿಯು ಫೈನಾನ್ಷಿಯಲ್ ಕ್ಲೋಷರ್/ನಿರ್ಧಾರಿತ ದಿನಾಂಕವನ್ನು ಸಾಧಿಸುವಲ್ಲಿ ವಿಳಂಬಗೊಂಡಿತು ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು. ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮೇ 2011ರಲ್ಲಿ[131] ಗುರುತಿಸಲಾಗಿತಾದರೂ ಹಾಗೂ ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಲದ ಒಡಂಬಡಿಕೆ ಹಾಗೂ ಯೋಜನಾ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿತಾದರೂ, ಕಂಪನಿಯು ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಸೆಪ್ಟಂಬರ್ 2014 ಮತ್ತು ಅಕ್ಟೋಬರ್ 2017ರ ನಡುವೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿತು ಹಾಗೂ ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ಅಂತಿಮ ಅಧಿಸೂಚನೆಯನ್ನು ಆಗಸ್ಟ್ 2016 ಮತ್ತು ಫೆಬ್ರವರಿ 2019ರ ನಡುವೆ ನೀಡಲಾಯಿತು ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಲಾಯಿತು. ಇದು ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಕೋಶದ ರಚನೆ (2012), ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ನೇಮಕ (2014) ಹಾಗೂ ಪುನರ್ವಸತಿ ಕ್ರಿಯಾ ಯೋಜನೆಯ (ಆರ್‌ಎಪಿ) ಅನುಮೋದನೆ (2015), ಈ ವಿಳಂಬಗಳ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಸಂಭವಿಸಿತು.

ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ಕಂಪನಿಯು ಐದು ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ (ಡಬ್ಲ್ಯೂಸಿಪಿ–1, 3, 5, 6 ಮತ್ತು 7) ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಡಿಸೆಂಬರ್ 2015ರಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಒಂದು ಯೋಜನೆಗೆ (ಡಬ್ಲ್ಯೂಸಿಪಿ–2) ಅಕ್ಟೋಬರ್ 2016ರಲ್ಲಿ ಖರೀದಿ/ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಲಾಗಿದ್ದ ದಿನಾಂಕದಿಂದ 12ರಿಂದ 21 ತಿಂಗಳುಗಳ ವಿಳಂಬಗಳೊಂದಿಗೆ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ಐದು ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ (ಡಬ್ಲ್ಯೂಸಿಪಿ–1, 3, 5, 6 ಮತ್ತು 7) ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್/ಅಕ್ಟೋಬರ್ 2016ರಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಒಂದು ಯೋಜನೆಗೆ (ಡಬ್ಲ್ಯೂಸಿಪಿ–2) ಆಗಸ್ಟ್ 2017ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಧಾರಿತ ದಿನಾಂಕವನ್ನು ಘೋಷಿಸಿತು. ಖರೀದಿ/ಸಂಗ್ರಹಣಾ ಯೋಜನೆಯ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ವಿಳಂಬವು ಐದು ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ 15 ತಿಂಗಳುಗಳು ಹಾಗೂ ಒಂದು ಯೋಜನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ 26 ತಿಂಗಳುಗಳು ಆಗಿತ್ತು.

---

[129] ಸಾಲದಾತರು ಸಾಲವನ್ನು ಕೊಡುವ ಸಲುವಾಗಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ಸಾಲ ಪತ್ರಗಳು ಜಾರಿಗೆ ಬರುವ ದಿನಾಂಕ 'ಫೈನಾನ್ಷಿಯಲ್ ಕ್ಲೋಷರ್' ಆಗಿರುತ್ತದೆ. ರಿಯಾಯತಿದಾರರಿಗೆ ಕೂಡಲೆ ಹಣಕಾಸು ದೊರೆಯುತ್ತದೆ. 'ನಿರ್ಧಾರಿತ ದಿನಾಂಕ' ಅಥವಾ ಅಪಾಯಿಂಟೆಡ್ ಡೇಟ್ ಎಂದರೆ ಫೈನಾನ್ಷಿಯಲ್ ಕ್ಲೋಷರ್ ಸಾಧಿಸಿದ ದಿನ ಅಥವಾ ಎರಡೂ ತಂಡಗಳು ಒಮ್ಮತಕ್ಕೆ ಬಂದು ಆ ರೀತಿ ನಿಗದಿ ಪಡಿಸುವ ದಿನ ಹಾಗೂ ಈ ದಿನಾಂಕವು ರಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿಯು ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡಿರುವ ದಿನಾಂಕ ಎಂಬುದಾಗಿ ಭಾವಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

[130] 'ನಿರ್ಧಾರಿತ ದಿನಾಂಕ ಅಥವಾ ಅಪಾಯಿಂಟೆಡ್ ಡೇಟ್ ಎಂದರೆ, ಫೈನಾನ್ಷಿಯಲ್ ಕ್ಲೋಷರ್ ಸಾಧಿಸಿದ ನಂತರ ಹಾಗೂ ಕಂಪನಿಯು ತನ್ನ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಾದ ಯೋಜನೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಭೂಮಿಯ ಶೇಕಡಾ 80ರಷ್ಟನ್ನು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರಿಗೆ ವಹಿಸಿಕೊಟ್ಟಿರುವ ದಿನಾಂಕ. ಈ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ರಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿಯು ಜಾರಿಗೆ ಬರುತ್ತದೆ.

[131] ಕಂಪನಿಯು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿದ ಆರು ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಹ–ಹಣಕಾಸನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ ಮತ್ತು ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ ನಡುವೆ ಸಾಲದ ಒಡಂಬಡಿಕೆ ಹಾಗೂ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ ಮತ್ತು ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ ನಡುವೆ ಯೋಜನಾ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯನ್ನು ಮೇ 2011ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಕಂಪನಿಯು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದವನ್ನು ಯೋಜನಾ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ದಾಖಲೆಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಲಾಗಿತ್ತು, ಅದು ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ ಜೊತೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾದ ಸಾಲ ಮತ್ತು ಯೋಜನಾ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳ ಭಾಗವಾಗಿತ್ತು.

ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸಿದನಂತರ ಒಂದು ಪ್ರಾಯೋಗಿಕ ಖರೀದಿ/ಸಂಗ್ರಹಣಾ ಷೆಡ್ಯೂಲನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಯಿತು ಹಾಗೂ ಸವಿವರ ಯೋಜನಾ ವರದಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿಯೇ ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಜೊತೆ ಇದನ್ನು ಹಂಚಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ತರಿಸಿತು (ಜನವರಿ 2020). ಆರು ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಒಂದೇ ಸಲ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಯಿತಾದ್ದರಿಂದ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯು ಸಮಯ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿತು. ಹಾಗೂ ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನವನ್ನು ಕಂಪನಿಯ ನಿಯಂತ್ರಣದಲ್ಲಿರದ ಕೆಲವು ಸಮಸ್ಯೆಗಳ ಕಾರಣ ಸಮಯೋಚಿತವಾಗಿ ಮಾಡಲಾಗಲಿಲ್ಲ.

ಕಂಪನಿಯು ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಕೋಶದ ಸಮಯೋಚಿತ ರಚನೆ, ಅಗತ್ಯ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ನೇಮಕ, ಆರ್‌ಎಪಿ ಅನುಮೋದನೆ, ಇವುಗಳನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಿಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ ಹಾಗೂ ಇದು ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಅಧಿಸೂಚನೆಯನ್ನು ನೀಡುವಲ್ಲಿ ವಿಳಂಬ ಉಂಟು ಮಾಡಿತಾದ್ದರಿಂದ ಹಾಗೂ ಇದರ ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ನಿರ್ಧಾರಿತ ದಿನಾಂಕವನ್ನು ಘೋಷಿಸುವಲ್ಲಿ ವಿಳಂಬವಾಯಿತಾದ್ದರಿಂದ ಉತ್ತರವು ಒಪ್ಪುವಂತಿಲ್ಲ. ಕಂಪನಿಯು ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಅಧಿಸೂಚನೆಗಳ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳ ಒಳಗೆ ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿತಾದ್ದರಿಂದ, ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಶೀಘ್ರ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದರೆ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ತ್ವರಿತಗೊಳಿಸಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ವಿವಿಧ ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ವಿಳಂಬದ ಒಂದರನಂತರ ಒಂದರಂತೆ ಅನುಕ್ರಮವಾದ ಪರಿಣಾಮಗಳ ಕಾರಣ, ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವಿಕೆಯನ್ನು ಮುಂದೂಡಲಾಯಿತು ಹಾಗೂ ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಬಳಕೆದಾರರುಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮಗೊಳಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ರಸ್ತೆಯ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಐದು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ 15 ತಿಂಗಳುಗಳು ಮತ್ತು ಒಂದು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ 26 ತಿಂಗಳುಗಳು ವಂಚಿಸುವಂತಾಯಿತು.

ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಅಡಚಣೆ ಮುಕ್ತ ರಸ್ತೆ ಒದಗಿಸುವಲ್ಲಿ ವಿಫಲತೆ

5.1.13.2. ಯಲಹಂಕ – ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆಗೆ ಯೋಜನಾ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದದ ಪೈಕಿ 55.522 ಕಿಮೀಗಳಷ್ಟು (ಶೇಕಡಾ 75.76) ಪೂರ್ಣಗೊಂಡನಂತರ ಪಿಸಿಒಡಿ ನೀಡಲಾಯಿತು ಹಾಗೂ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಷರತ್ತುಗಳ ಅನುಸಾರ ಪಿಸಿಒಡಿ ದಿನಾಂಕದಿಂದ (ಸೆಪ್ಟಂಬರ್ 2018) ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿತು. ಅಪೂರ್ಣವಾಗಿದ್ದ ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನದ ಕಾರಣ, ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಿರುವಂತೆ 16.480 ಕಿಮೀಗಳಷ್ಟು ಒಟ್ಟಾರೆ ಉದ್ದಕ್ಕೆ (ಶೇಕಡಾ 22.51) 12 ಚೈನೇಜುಗಳಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯಂತರ ಚಾಚುಗಳು ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳಲು ಬಾಕಿಯಿದ್ದವು (ಮೇ 2019) ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು.

ಕೋಷ್ಟಕ ಸಂಖ್ಯೆ 5.1.2: ಅಪೂರ್ಣ ಮಧ್ಯಂತರ ಚಾಚುಗಳು

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ಅಪೂರ್ಣ ಚೈನೇಜುಗಳು	ಕಿಮೀಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ
1	23+080 ರಿಂದ 23+500	0.840
2	24+570 ರಿಂದ 25+000	0.430
3	26+860 ರಿಂದ 27+000	0.140
4	35+700 ರಿಂದ 35+820	0.240
5	36+260 ರಿಂದ 36+480	0.440
6	37+650 ರಿಂದ 38+060	0.410
7	48+100 ರಿಂದ 48+500	0.800
8	51+920 ರಿಂದ 54+000	4.160
9	73+220 ರಿಂದ 75+960	5.480
10	79+400 ರಿಂದ 80+360	1.920
11	82+040 ರಿಂದ 82+450	0.820
12	84+820 ರಿಂದ 85+220	0.800
	ಒಟ್ಟು	**16.480**

ಛಾಯಾಚಿತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ 5.1.2: ಗೌರಿಬಿದನೂರಿನಲ್ಲಿ ಅಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ಉಳಿದಿರುವ ಬೈಪಾಸ್ ರಸ್ತೆ (ಮೇ 2019)

ಚೈನೇಜುಗಳ ಅತ್ಯಲ್ಪ ಅಂತರಗಳಲ್ಲಿ ಅಡಚಣೆಗಳಿದ್ದವು ಎಂಬುದನ್ನು ಅಪೂರ್ಣ ಚಾಚುಗಳಿಂದ ಗಮನಿಸಬಹುದು. ಈ ಅಪೂರ್ಣ ಚಾಚುಗಳು ಕೆಲವು ಪ್ರಧಾನ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು, ಅವೆಂದರೆ ಎರಡು ರೈಲ್ವೇ ಮೇಲು ಸೇತುವೆಗಳು, ಒಂದು ಪ್ರಧಾನ ಸೇತುವೆ, ನಾಲ್ಕು ಸಣ್ಣ ಸೇತುವೆಗಳು, 19 ಅಡ್ಡ ಚರಂಡಿ ನಿರ್ಮಾಣಗಳು ಹಾಗೂ ಗೌರಿಬಿದನೂರಿನಲ್ಲಿ ಬೈಪಾಸ್ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ, ಇವುಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿದ್ದವು. ಕಂಪನಿಯು ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳದಿರುವ ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣದಿಂದ ಚಾಚುಗಳು ಅಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದವು. ಭೂಮಿಯನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡವರಿಗೆ ಪರಿಹಾರ ಮೊತ್ತದ ಪಾವತಿಗಾಗಿ ಅವಾರ್ಡ್ ಆದೇಶವನ್ನು ನೀಡುವಲ್ಲಿ ನಿರ್ಧಾರಿತ ದಿನಾಂಕದಿಂದ (ಮಾರ್ಚ್ 2016) 13 ರಿಂದ 23 ತಿಂಗಳುಗಳ ವಿಳಂಬಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಲಾಯಿತು. ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಹಣಕಾಸಿನ ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡುವುದು ಬಾಕಿಯಿತ್ತಾದ್ದರಿಂದ ₹ 180 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ಪರಿಹಾರದ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಪಾವತಿಸಿರಲಿಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ (ಜೂನ್ 2019) ಬಾಕಿಯಿದ್ದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವುದು ವಿಳಂಬವಾಗುತ್ತಿತ್ತು ಎಂಬುದನ್ನೂ ಸಹ ಗಮನಿಸಲಾಯಿತು. ಬಹಳಷ್ಟು ಚೈನೇಜುಗಳಲ್ಲಿ, ಪ್ರತೀ ಒಂದು ಅಥವಾ ಎರಡು ಕಿಲೋಮೀಟರುಗಳಲ್ಲಿ ಅಪೂರ್ಣ ಚಾಚುಗಳು ಇದ್ದವು. ಅದರಿಂದಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮೂಲ ಉದ್ದೇಶ, ಅದೆಂದರೆ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಚಲಿಸುವುದು/ ನಿರ್ವಹಿಸುವಲ್ಲಿನ ವೆಚ್ಚಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯ ಮಾಡುವುದನ್ನು ಸಾಧಿಸಲಾಗಲಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆಯೇ, ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರುಗಳಿಗೆ ಪ್ರಮಾಣಾನುಗುಣವಾದಂತ ಅತ್ಯುತ್ತಮವಾದಂತಹ ಪ್ರಯಾಣದ ಪ್ರಯೋಜನಗಳನ್ನು ನೀಡದೆಯೇ ಟೋಲ್ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಪಾವತಿಸುವಂತೆ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು.

ಯಲಹಂಕ – ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಡಿಸೆಂಬರ್ 2014ರಿಂದ ಜೂನ್ 2016ರವರೆಗೆ ಓರ್ವ ಪೂರ್ಣ ಕಾಲದ ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಅಧಿಕಾರಿಯವರ (ಎಸ್‌ಎಲ್‌ಎಒ) ಅನುಪಸ್ಥಿತಿಯ ಕಾರಣ ಹಾಗೂ ಈ ಹುದ್ದೆಯು ಮೇ 2017ರಿಂದ ಆಗಸ್ಟ್ 2017ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಖಾಲಿಯಿದ್ದುದರಿಂದ ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯು ಅಡಚಣೆಯಿಂದ ಕೂಡಿತ್ತು ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ತರಿಸಿತು (ಜನವರಿ 2020).

ಉತ್ತರವು ಒಪ್ಪುವಂತಿಲ್ಲ. ದಾಖಲೆಗಳಲ್ಲಿನ ಸಾಕ್ಷ್ಯಾಧಾರಗಳಂತೆ, ವಿಶೇಷ ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಅಧಿಕಾರಿಯವರು ಡಿಸೆಂಬರ್ 2014ರಿಂದ ಜೂನ್ 2016ರ ಸಂಪೂರ್ಣ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದ್ದರು ಹಾಗೂ ಈ ಹುದ್ದೆಯು ಖಾಲಿಯಿದ್ದಾಗ/ನಿಯತ ಅಧಿಕಾರದಲ್ಲಿದ್ದ ಅಧಿಕಾರಿಯವರು ಲಭ್ಯವಿರದಿದ್ದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಇತರೆ ಕಚೇರಿಯ ವಿಶೇಷ ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಅಧಿಕಾರಿಯವರು ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಕರ್ತವ್ಯದಲ್ಲಿದ್ದರು (ಅಡಿಷನಲ್ ಚಾರ್ಜ್). ಡಿಸೆಂಬರ್ 2019ರಲ್ಲಿದ್ದಂತೆಯೂ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸದಿರುವುದು ವಿಶೇಷ ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಅಧಿಕಾರಿಯವರು ಲಭ್ಯವಿರದಿದ್ದುದು ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನದ ವಿಳಂಬಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಸಾಬೀತುಪಡಿಸುತ್ತದೆ.

5.1.13.3. ಧಾರವಾಡ–ಅಳ್ನಾವರ–ರಾಮನಗರ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಆಗಸ್ಟ್ 2013ರಲ್ಲಿ 61.75 ಕಿಮೀಗಳ ಉದ್ದಕ್ಕೆ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ವಾಣಿಜ್ಯ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಾಗಿ ಘೋಷಿಸಲಾಯಿತು. ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು, ಇನ್ನಿತರವುಗಳ ಜೊತೆಗೆ, ಚೈನೇಜುಗಳು ಕಿಮೀ 5+530, ಕಿಮೀ 22+850 ಮತ್ತು ಕಿಮೀ 39+185ರಲ್ಲಿ ಮೂರು ರೈಲ್ವೇ–ಮೇಲು ಸೇತುವೆಗಳ (ಆರ್‌ಒಬಿ) ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಇವುಗಳನ್ನು ಇನ್ನೂ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ (ಡಿಸೆಂಬರ್ 2019).

ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೇ ಮೇಲು ಸೇತುವೆಗಳಿಗಾಗಿ ವಿನ್ಯಾಸಗಳನ್ನು ಪರಿಷ್ಕರಿಸುವಂತೆ ರೈಲ್ವೇ ಇಲಾಖೆಯು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ನೀಡಿತ್ತು ಹಾಗೂ

ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಅಂತಿಮ ರೂಪಕ್ಕೆ ತರುವಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಕಂಪನಿ/ಸರ್ಕಾರವು ವಿನ್ಯಾಸಗಳಿಗೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವಲ್ಲಿ ವಿಳಂಬಗಳಾಗಿದ್ದವು ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು. ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ಸಲ್ಲಿಸಿದ್ದ (ಮಾರ್ಚ್ 2012) ವಿನ್ಯಾಸವನ್ನು ರೈಲ್ವೇ ಇಲಾಖೆಯು, ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಚಿಂತಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಎತ್ತರವನ್ನು 6.525 ಮೀಟರುಗಳಿಂದ 8.14 ಮೀಟರುಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಳಗೊಳಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಕಟ್ಟೆಯೊಂದಿಗೆ (ಡೆಕ್) ಏಕೈಕ ಅಂಕಣದಿಂದ (ಸ್ಪ್ಯಾನ್) ಮೂರು ಅಂಕಣಗಳಿಗೆ ಸೆಪ್ಟಂಬರ್ 2013ರಲ್ಲಿ ಪರಿಷ್ಕರಿಸಿತು.

ಛಾಯಾಚಿತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ 5.1.3: ಜೈನೇಜು ಕಿಮೀ 5+530ರಲ್ಲಿ ಅಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿರುವ ಮೂರು ರೈಲು ಮೇಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಪೈಕಿ ಒಂದು (ಏಪ್ರಿಲ್ 2019)

ರೈಲ್ವೇ ಇಲಾಖೆಯು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದ ಮೇಲಿನ ಪರಿಷ್ಕರಣೆಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇರೆಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ಕಾಮಗಾರಿಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದರು (ನವಂಬರ್ 2014). ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ದರಗಳ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ತಪ್ಪಾಗಿ ಅಳವಡಿಸಿಕೊಂಡಿರುವ ಕಾರಣ ಲೆಕ್ಕಹಾಕಲಾಗಿರುವ ವೆಚ್ಚ/ಮೌಲ್ಯಕ್ಕೆ ಕಂಪನಿಯ ಸ್ವತಂತ್ರ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ರವರು ಆಕ್ಷೇಪಣೆ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದರು, ಈ ವೆಚ್ಚ/ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ಎರಡು ಸಲ (ಅಕ್ಟೋಬರ್ 2015/ಜೂನ್ 2016) ಪುನರ್–ಲೆಕ್ಕಹಾಕಲಾಗಿತ್ತು ಹಾಗೂ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ಜೂನ್ 2016ರಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಪುನರ್–ಸಲ್ಲಿಸಿದರು. ಕಂಪನಿಯು ಮೇಲೆ ತಿಳಿಸಿದ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳನ್ನು ಸ್ವತಂತ್ರ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ರವರು ಪರಿಶೀಲಿಸಿದ ನಂತರ ಹಾಗೂ ವೆಚ್ಚ/ಮೌಲ್ಯದಲ್ಲಿನ ಇನ್ನಷ್ಟು ಪರಿಷ್ಕರಣೆಗಳ ನಂತರ, ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಆಗಸ್ಟ್ 2016ರಲ್ಲಿ ಸಲ್ಲಿಸಿತು. ಸರ್ಕಾರವು ವಿನ್ಯಾಸ ಪರಿಷ್ಕರಣೆಗೆ ಮಾರ್ಚ್ 2018ರಲ್ಲಿಯಷ್ಟೇ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿತು. ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ, ಸಂಪೂರ್ಣ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ಮೂಲ ವಿನ್ಯಾಸವನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಿದ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ಆರು ವರ್ಷಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿತು. ರೈಲು ಮೇಲು ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ ವಿಪರೀತವಾದ ವಿಳಂಬವಾಯಿತಾದ್ದರಿಂದ, ರೈಲ್ವೇ ಇಲಾಖೆಯು ಇದನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಬೇಗನೆ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವಂತೆ ಒತ್ತಾಯಿಸಿತು ಮತ್ತು ಆದ್ದರಿಂದ, ಸರ್ಕಾರವು, ವಿಳಂಬದ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚಿಸಿದನಂತರ, ಈ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ರೈಲ್ವೇ ಇಲಾಖೆ ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡುವೆ ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನು ಹಂಚಿಕೊಳ್ಳುವ ಆಧಾರದ ಮೇರೆಗೆ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳುವ ತೀರ್ಮಾನಕ್ಕೆ ಬಂದಿತು (ಆಗಸ್ಟ್ 2018). ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುವುದು ಬಾಕಿಯಿದ್ದವು (ಡಿಸೆಂಬರ್ 2019).

ಛಾಯಾಚಿತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ 5.1.4: ರೈಲು ಮೇಲು ಸೇತುವೆಗೆ ಅಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿರುವ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆ. (ಏಪ್ರಿಲ್ 2019)

ಆಗಸ್ಟ್ 2013ರಿಂದ ಟೋಲ್ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿರುವುದಾದರೂ, ರೈಲ್ವೇ ಮೇಲು ಸೇತುವೆ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿನ ವಿಳಂಬದ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ರೈಲ್ವೇ ಮೇಲು ಸೇತುವೆಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ 3.13 ಕಿಮೀಗಳಷ್ಟು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಿರಲಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರು ಅಡಚಣೆ ಮುಕ್ತ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ವಂಚಿತರಾದರು.

ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನು ಹಂಚಿಕೊಳ್ಳುವ ಆಧಾರದ ಮೇರೆಗೆ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳು ಪ್ರಗತಿಯಲ್ಲಿರುವವು ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ತರಿಸಿತು (ಜನವರಿ 2020).

ಸಿಒಡಿ (ಆಗಸ್ಟ್ 2013) ರಿಂದ ಸಾಕಷ್ಟು ಸಮಯ (ಏಳು ವರ್ಷಗಳು) ಕಳೆದಿದ್ದರೂ ಕಾಮಗಾರಿ ಇನ್ನೂ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿಲ್ಲವೆಂಬ ವಾಸ್ತವಾಂಶ ಉಳಿಯುತ್ತದೆ. ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಅಂತಿಮ ರೂಪಕ್ಕೆ ತರುವಲ್ಲಿನ ವಿಪರೀತವಾದಂತಹ ವಿಳಂಬದ ಕಾರಣ ರೈಲ್ವೇ ಇಲಾಖೆಯು ಜುಲೈ 2012ರಲ್ಲಿ ಸೂಚಿಸಿದ್ದ ಪರಿಷ್ಕೃತ ವಿನ್ಯಾಸಗಳ ಅನುಸಾರ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ರೈಲ್ವೇ ಮೇಲು ಸೇತುವೆಗಳ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಕಂಪನಿಯು ವಿಫಲಗೊಂಡಿತು.

ಸುರಕ್ಷತಾ ಅಗತ್ಯತೆಗಳೊಂದಿಗೆ ರಾಜಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದುದು

5.1.14. ಭಾರತೀಯ ರಸ್ತೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳು ಅಪಘಾತ ಸಂಭಾವ್ಯತೆ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷತಾ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ನಿರ್ಧಾರಣೆ ಮಾಡುವ ಸಲುವಾಗಿ ರಸ್ತೆ ಸುರಕ್ಷತಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಗೆ ಅನುವು ಮಾಡಿರುತ್ತವೆ.ಇದು, ಒಂದು ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಅನ್ವಯಗೊಳಿಸಲಾಗುವ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಒಂದು ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಸುರಕ್ಷತಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯನ್ನು ಯೋಜನೆಗಳ ವಿನ್ಯಾಸ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿಸಿಕೊಂಡಿರದಿದ್ದ ತಜ್ಞರುಗಳು ನಡೆಸಬೇಕಿತ್ತು.

ವಿಜಿಎಫ್/ವರ್ಷಾಶನದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲಾದ ಆರು ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ [132] ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಗಿದ್ದ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ (ಷೆಡ್ಯೂಲು ಎಲ್) ಅನುಸಾರ, ಸುರಕ್ಷತಾ ಅಗತ್ಯತೆಗಳು ನಿರ್ಮಾಣ, ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ಹಹಣೆಗಳ ಎಲ್ಲಾ ಹಂತಗಳಿಗೂ ಅನ್ವಯಗೊಳ್ಳುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಅಪಘಾತಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿತ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸುವುದು, ಅದನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಸೂಕ್ತ ಪರಿಹಾರಕ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವುದರ ಕಡೆಗೆ ಒತ್ತು ಕೊಡುವುದು.

ಈ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿನ ಸುರಕ್ಷತಾ ಅಗತ್ಯತೆಗಳಿಗೆ ಅನುಸರಣಾ ಕ್ರಮಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಮಾಡಿದ ಪರಿಶೀಲನೆಯು, ಕಂಪನಿ/ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳು ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಷರತ್ತುಗಳಿಗೆ ಬದ್ಧರಾಗಿರಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ತೋರಿಸಿಕೊಟ್ಟಿತು. ಸುರಕ್ಷತೆಯ ಮೇಲೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಅಗತ್ಯತೆಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸದಿರುವುದನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕವು ತೋರಿಸುತ್ತದೆ:

ಕೋಷ್ಟಕ ಸಂಖ್ಯೆ 5.1.3: ಸುರಕ್ಷತಾ ಅಗತ್ಯತೆಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸದಿದ್ದುದು

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಅಗತ್ಯತೆ		ಅನುಸರಿಸದಿದ್ದ ಯೋಜನೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ
1	ವಿನ್ಯಾಸ ಹಂತ	ಮಾರಕ ಅಪಘಾತಗಳಿಗೆ ಕಾರಣಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸುವುದು ಮತ್ತು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸುವುದು ಹಾಗೂ ಯೋಜನೆಯ ವಿನ್ಯಾಸಗಳಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷತಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯ ವರದಿಯ ಶಿಫಾರಸುಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಕಂಪನಿಯು ಓರ್ವ ಸುರಕ್ಷತಾ ಸಲಹೆಗಾರರನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಬೇಕು.	ಮೂರು ಯೋಜನೆಗಳು (***ಅನುಬಂಧ–20***ರ ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ 2, 5 ಮತ್ತು 6)
2	ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವಿಕೆ ಹಂತ	ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿರುವ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಸುರಕ್ಷತಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯನ್ನು ನಡೆಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಕಂಪನಿಯು ಓರ್ವ ಸುರಕ್ಷತಾ ಸಲಹೆಗಾರರನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಬೇಕು ಹಾಗೂ ಅವರ ಶಿಫಾರಸುಗಳ ಮೇಲೆ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು.	ಎರಡು ಯೋಜನೆಗಳು (***ಅನುಬಂಧ–20***ರ ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ 2 ಮತ್ತು 5)
3	ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣಾ ಅವಧಿ	ರಿಯಯಿತಿದಾರರು ಅಪಘಾತಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿ ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಬೇಕು ಹಾಗೂ ಅಪಘಾತಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವ ಅಥವಾ ಕನಿಷ್ಠ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ತರುವ ಸಲುವಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗಿರುವ ಕ್ರಮಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಕಂಪನಿಗೆ ಮಾಸಿಕ ವರದಿಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಬೇಕು.	ಆರು ಯೋಜನೆಗಳು (***ಅನುಬಂಧ–20***ರ ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ 1ರಿಂದ 6)

[132] ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ–ಲಕ್ಷ್ಮೇಶ್ವರ, ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರ–ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮೆ, ವಾಗ್ಧಾರಿ–ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ, ಧಾರವಾಡ–ಅಳ್ನಾವರ–ರಾಮನಗರ, ಗಿಣಿಗೇರಾ–ಗಂಗಾವತಿ–ಸಿಂಧನೂರು ಮತ್ತು ಯಲಹಂಕ–ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮೆ.

ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಅಗತ್ಯತೆ		ಅನುಸರಿಸದಿದ್ದ ಯೋಜನೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ
4	ವಾರ್ಷಿಕ ಸುರಕ್ಷತಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆ	ಕಂಪನಿಯು ಪ್ರತೀ ಲೆಕ್ಕವನ್ನಿಡುವ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಓರ್ವ ಸುರಕ್ಷತಾ ಸಲಹೆಗಾರರನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಬೇಕು ಹಾಗೂ ಸುರಕ್ಷತಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನಾ ಶಿಫಾರಸುಗಳ ಮೇಲೆ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು.	ಐದು ಯೋಜನೆಗಳು (***ಅನುಬಂಧ–20***ರ ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ 1ರಿಂದ 5)
5	ಸುರಕ್ಷತೆ ನಿರ್ವಹಣಾ ಘಟಕ	ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ಹೆದ್ದಾರಿ ಸುರಕ್ಷತಾ ನಿರ್ವಹಣಾ ಘಟಕ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಸುರಕ್ಷತೆ ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ತಾಂತ್ರಿಕ ಜ್ಞಾನವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಅಧಿಕಾರಿಯವರನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಬೇಕು.	ಆರು ಯೋಜನೆಗಳು (***ಅನುಬಂಧ–20***ರ ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ 1ರಿಂದ 6)
6	ವೈದ್ಯಕೀಯ ಸಹಾಯ	ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ಚಾಲಕರೊಂದಿಗಿನ ಒಂದು ಆಂಬುಲೆನ್ಸಿನೊಂದಿಗೆ ತುರ್ತು ವೈದ್ಯಕೀಯ ಸಹಾಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು.	ಮೂರು ಯೋಜನೆಗಳು (***ಅನುಬಂಧ–20***ರ ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ 2, 5 ಮತ್ತು 6)
7	ಸಂಚಾರಿ ಪೊಲೀಸ್ ದಳ	ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ಯೋಜನಾ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಗಸ್ತು ತಿರುಗುವ ಸಲುವಾಗಿ ಸಂಚಾರಿ ಪೊಲೀಸ್ ದಳವನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕು, ಸಾರಿಗೆ/ಸಂಚಾರ ಸಹಾಯಾರ್ಥ ಠಾಣಗಳಿಗಾಗಿ/ಪೋಸ್ಟುಗಳಿಗಾಗಿ ಕಟ್ಟಡವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಬೇಕು ಹಾಗೂ ಅವುಗಳನ್ನು ಕಂಪನಿಗೆ ವಹಿಸಿಕೊಡಬೇಕು.	ಎರಡು ಯೋಜನೆಗಳು (***ಅನುಬಂಧ–20***ರ ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ 2 ಮತ್ತು 5)

ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಹಂತದಲ್ಲಿಯೂ ಸುರಕ್ಷತಾ ಅಗತ್ಯತೆಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿರಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬಹುದು. ಸುರಕ್ಷತಾ ಅಗತ್ಯತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ತಮ್ಮ ಬಾಧ್ಯತೆಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವಲ್ಲಿ ಕಂಪನಿ ಮತ್ತು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳು ವಿಫಲಗೊಂಡಿದ್ದರು. ಅಪಘಾತ ಸಂಭಾವ್ಯತೆ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷತಾ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಯ ಯಾವುದೇ ನಿರ್ಧಾರಣೆಯ ಅನುಪಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ, ಸುರಕ್ಷತಾ ಅಗತ್ಯತೆಗಳ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದರ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವುದೇ ಭರವಸೆಗಳೂ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆಯೇ, ಸ್ವತಂತ್ರ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಹಾಗೂ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳ ಸಹಾಯದಿಂದ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸದಿರುವ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನು ಲೆಕ್ಕಹಾಕುವುದು ಹಾಗೂ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳಿಗೆ ಅಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಅನರ್ಹ ಲಾಭ ಮಾಡಿಕೊಡದಿರುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನು ಅವರಿಂದ ವಸೂಲಾತಿ ಮಾಡುವುದು ಕಂಪನಿಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಾಗಿತ್ತು. ಕಂಪನಿಯು, ಆದಾಗ್ಯೂ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವುದೇ ಕ್ರಮವನ್ನೂ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರಲಿಲ್ಲ (ಡಿಸೆಂಬರ್ 2019).

ಸ್ವತಂತ್ರ ಇಂಜಿನಿಯರುಗಳನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ನೇಮಕ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು ಹಾಗೂ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಇರುವಂತಹ ವಿಶೇಷ ರಸ್ತೆ ಸುರಕ್ಷತಾ ತಜ್ಞರು ಸ್ವತಂತ್ರ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ರವರ ಮೂಲಕ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರುವರು ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ತರಿಸಿತು. (ಜನವರಿ 2020), ಎರಡು ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ (ವಾಗ್ದಾರಿ–ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಗಿಣಿಗೇರಾ–ಗಂಗಾವತಿ–ಸಿಂಧನೂರು) ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣಾ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸುರಕ್ಷತಾ ಸಲಹೆಗಾರರನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು.ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಅನುಸಾರ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸುರಕ್ಷತಾ ನಿರ್ವಹಣಾ ಘಟಕವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವಂತೆ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳಿಗೆ ನಿರ್ದೇಶನ ನೀಡಲಾಗುವುದು.

ಸ್ವತಂತ್ರ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ರವರ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಸೀಮಿತ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ರಸ್ತೆ ಸುರಕ್ಷತಾ ತಜ್ಞರ ಬಗ್ಗೆ ಉತ್ತರವು ತಿಳಿಸಿರುವುದಾದಲ್ಲಿ, ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಅನುಸಾರ ಅಗತ್ಯತೆಯೆಂದರೆ ಸುರಕ್ಷತಾ ಸಲಹೆಗಾರರು ವಿನ್ಯಾಸ, ನಿರ್ಮಾಣ, ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮುಂತಾದ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವ ಸಂಪೂರ್ಣ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿರತಕ್ಕದ್ದು ಎಂಬುದು. ಗಿಣಿಗೇರಾ–ಗಂಗಾವತಿ–ಸಿಂಧನೂರು ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿತ ಸುರಕ್ಷತಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನಾ ವರದಿಯು ಲಭ್ಯವಿರಲಿಲ್ಲ.

5.1.14.1. ವಾಗ್ದಾರಿ–ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಯ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷತಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯನ್ನು ಒಂದು ಸಲ ನಡೆಸಲಾಗಿತ್ತು (ಡಿಸೆಂಬರ್ 2018), ಆ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಸರಿಪಡಿಸುವಿಕೆಗಳಿಗಾಗಿ ಪ್ರಮುಖ ಶಿಫಾರಸುಗಳನ್ನು ಅಂದರೆ ಎರಡೂ ಬದಿಗಳಲ್ಲಿ

ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಶೋಲ್ಡರ್ಸ್ ಬಲಪಡಿಸುವುದು, ಗುರುತಿಸಲಾಗಿರುವ ಜಂಕ್ಷನ್ನುಗಳು ಮತ್ತು ಪಾದಚಾರಿ ಮಾರ್ಗಗಳು, ಸೂಚನಾ ಫಲಕಗಳು, ರಸ್ತೆ ಸುರಕ್ಷತಾ ಸಾಧನಗಳು ಹಾಗೂ ರಸ್ತೆ ಗುರುತಿಸುವಿಕೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತಮಗೊಳಿಸುವುದು ಹಾಗೂ ಪ್ರಧಾನ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಮಾರ್ಗದಿಂದ ಬೇರ್ಪಡಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಮೀಡಿಯನ್ ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನು ಮಾಡಿ ಪ್ರಸಕ್ತ ಇರುವಂತಹ ಟ್ರಕ್ಕುಗಳ ನಿಲುಗಡೆ ಸ್ಥಳವನ್ನು ಸುಧಾರಣೆಗೊಳಿಸುವಂತೆ ನೀಡಿದ್ದವು.

ಅದಾಗ್ಯೂ, ಮೇಲಿನ ಶಿಫಾರಸುಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿದ್ದರ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕ್ಷ್ಯಾಧಾರವಾಗಿ ದಾಖಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಮಾಹಿತಿಯೂ ಇರಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು. ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ, ಸುರಕ್ಷತಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯ ಶಿಫಾರಸುಗಳಿಗೆ ಅನುಸರಣಾ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ಕಂಪನಿ/ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳು ವಿಫಲಗೊಂಡಿದ್ದರು, ಇದರಿಂದಾಗಿ ಬಳಕೆದಾರರುಗಳಿಗಾಗಿನ ರಸ್ತೆ ಸುರಕ್ಷತಾ ಕ್ರಮಗಳೊಂದಿಗೆ ರಾಜಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿತ್ತು.

ಸುರಕ್ಷತಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯ ಶಿಫಾರಸುಗಳಿಗೆ ಅನುಸರಣಾ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಸಲುವಾಗಿ ಸೂಕ್ತ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗುವುದು ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ತರಿಸಿತು (ಜನವರಿ 2020).

ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳಿಗೆ ಅನರ್ಹ ಲಾಭ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದುದು

5.1.15. ಕಂಪನಿಯು ಯೋಜನೆಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಅಂತಿಮ ರೂಪಕ್ಕೆ ತರದಿರುವುದು, ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನು ಪರಿಷ್ಕರಿಸದಿರುವುದು ಹಾಗೂ ಸ್ವತಂತ್ರ ಇಂಜಿನಿಯರುಗಳ ಮೇಲೆ ಭರಿಸಲಾಗಿರುವ ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನು ವಸೂಲಾತಿ ಮಾಡದಿರುವುದರ ಮೂಲಕ ***ಕಂಡಿಕೆ 5.1.15.1ರಿಂದ 5.1.15.3ರಲ್ಲಿ*** ಚರ್ಚಿಸಿರುವಂತೆ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳಿಗೆ ಅನರ್ಹ ಲಾಭಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿತ್ತು

ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಿಂದ ಹೊರತೆಗೆಯಲಾಗಿರುವ ಕಾಮಗಾರಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಆದೇಶಗಳನ್ನು ಅಂತಿಮ ರೂಪಕ್ಕೆ ತರದಿರುವುದು ಹಾಗೂ ಸುರಕ್ಷತಾ ನಿಧಿಗೆ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಪಾವತಿಸದಿದ್ದುದು.

5.1.15.1. ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ (ಕಲಮು 16) ಷರತ್ತುಗಳ ಅನುಸಾರ, ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ಯಾವುದೇ ಅನಿರೀಕ್ಷಿತ ಘಟನೆಗಳ ಕಾರಣ ಅಥವಾ ಕಂಪನಿಯ ಕಾರಣದಿಂದ ಯಾವುದಾದರೂ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲು ವಿಫಲಗೊಂಡಲ್ಲಿ, ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ಅದರಿಂದ ಉಳಿಸಿದ ಮೊತ್ತದ ಶೇಕಡಾ 80ರಷ್ಟನ್ನು ಕಂಪನಿಯು ನಿರ್ವಹಿಸಿರುವ ಸುರಕ್ಷತಾ ನಿಧಿಗೆ ಯೋಜನೆಯು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡ ದಿನಾಂಕದಿಂದ 180 ದಿನಗಳ ಒಳಗೆ ಪಾವತಿಸಬೇಕು.

ಎರಡು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ, ಅವೆಂದರೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರ–ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡ–ಅಳ್ನಾವರ–ರಾಮನಗರ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಕಂಪನಿಯು ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಿಂದ ಕೆಲವು ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಿತು ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರ– ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆಗೆ [133] , ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಿಂದ ಹೊರತೆಗೆಯಲಾದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವೆಚ್ಚ/ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ಅಂತಿಮ ರೂಪಕ್ಕೆ ತರುವ/ಲೆಕ್ಕಹಾಕುವ ಸಲುವಾಗಿ ಯಾವುದೇ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರುವುದಿಲ್ಲವಾದಲ್ಲಿ, ಧಾರವಾಡ–ಅಳ್ನಾವರ–ರಾಮನಗರ ರಸ್ತೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಆದಂತಹ ಇಳಿಮುಖದ ವೆಚ್ಚ/ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ಅಂತಿಮ ರೂಪಕ್ಕೆ ತಂದಿದ್ದರೂ ಸಹ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಾದ ಬದಲಾವಣೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವುದೇ ಆದೇಶಗಳನ್ನು ನೀಡಿರಲಿಲ್ಲ, ಇದರಿಂದಾಗಿ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರಿಗೆ ಅನರ್ಹ ಲಾಭಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡಲಾಗಿತ್ತು. ಧಾರವಾಡ–ಅಳ್ನಾವರ–ರಾಮನಗರ ರಸ್ತೆಯ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ₹ 32 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಸುರಕ್ಷತಾ ನಿಧಿಗೆ ಪಾವತಿಸುವ

[133] ವಿದ್ಯುನ್ಮಾನೀಯ ಕಾಲಿಂಗ್ ಬಾಕ್ಸ್‌ಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ (ಜನವರಿ 2013), ಚೈನೇಜು 1+500ರಿಂದ ಚೈನೇಜು 1+900 ರವರಗೆ ರಸ್ತೆ ಕಾಮಗಾರಿ ಮತ್ತು ಚೈನೇಜು 1+900ರಿಂದ ಚೈನೇಜು 2+460ರವರೆಗೆ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲವನ್ನು 23 ಮೀಟರುಗಳಿಂದ 21 ಮೀಟರುಗಳಿಗೆ ಇಳಿಕೆ, ಯೆರ್ರಗುಡಿ ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿ ಶಾಲೆಗಳ ಸಮೀಪದ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಲಿಡ್ ನಾಯ್ಸ್ ಬ್ಯಾರಿಯರ್‌ಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಬೇಕಿತ್ತು, ಕೆರೆ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಬಾಕ್ಸ್ ಕಲ್ವರ್ಟುಗಳು, ಸಾರಿಗೆ ಸಹಾಯಕ ಪೋಸ್ಟುಗಳು/ಸ್ಥಳಗಳು, ವೈದ್ಯಕೀಯ ಸಹಾಯ ಪೋಸ್ಟುಗಳು ಮತ್ತು ಎರಡು ವಸತಿ ಕ್ವಾರ್ಟರ್ಸ್ ನಿರ್ಮಿಸದಿರುವುದು, ಇತ್ಯಾದಿ.

ಅಗತ್ಯತೆಯಿತ್ತು. ಮತ್ತೊಂದು ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ (ಯಲಹಂಕ– ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆ) ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಚಿಂತಿಸಲಾಗಿದ್ದಕ್ಕಿಂತ ಹಾಗೂ ಭಾರತೀಯ ರಸ್ತೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸಿನ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳಿಗಿಂತ, ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಭೂಮಿಯ ಮೇಲಿನ ಹಕ್ಕಿಗಾಗಿ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾದ ಭೂಮಿಯ (ಆರ್‌ಒಡಬ್ಲ್ಯೂ)[134] ವಿಸ್ತೀರ್ಣದಲ್ಲಿ ಇಳಿಮುಖಗೊಂಡಿದ್ದರೂ, ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕಂಪನಿಯು ಕಾಮಗಾರಿಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ಇಳಿಮುಖಗೊಳಿಸುವತ್ತ ಯಾವುದೇ ಕ್ರಮವನ್ನೂ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರಲಿಲ್ಲ.

ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಸಹ–ಹಣಕಾಸಿನ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಐದು ಯೋಜನೆಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಸೇರ್ಪಡೆಗಳು ಮತ್ತು ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಿಂದ ಹೊರಗಿಡಲಾದವುಗಳು ಇದ್ದವಾದರೂ (ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–1 ಮತ್ತು ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–5ರಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಿಂದ ಹೊರಗಿಡಲಾದವುಗಳಿದ್ದವು[135] ಹಾಗೂ ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–2, 3 ಮತ್ತು 6ರಲ್ಲಿ ಸೇರ್ಪಡೆಗಳಿದ್ದವು[136]) ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಅಂತಿಮ ರೂಪಕ್ಕೆ ತಂದಿರಲಿಲ್ಲ.

ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರ– ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರಿಂದ ಮಾಹಿತಿಯು ಲಭ್ಯವಾಗಿಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಇನ್ನೂ ಅಂತಿಮ ರೂಪಕ್ಕೆ ತಂದಿರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ತರಿಸಿತು (ಜನವರಿ 2020). ಧಾರವಾಡ–ಅಳ್ನಾವರ–ರಾಮನಗರ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಹಾಗೂ ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಸಹ–ಹಣಕಾಸಿನ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳ ಷರತ್ತುಗಳ ಅನುಸಾರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಅಂತಿಮ ರೂಪಕ್ಕೆ ತರುವ ಸಲುವಾಗಿ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುವುದು ಎಂಬುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಿತು. ಯಲಹಂಕ– ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆಯ ಉಳಿಕೆ ಅಗಲಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಿದ್ದ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದಾಗಿಯೂ ಉತ್ತರಿಸಿತು.

ಸುರಕ್ಷತಾ ನಿಧಿಗೆ ಪಾವತಿ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ತಪ್ಪಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ವಾಣಿಜ್ಯ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯು ಘೋಷಣೆಯಾದ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ಆರು ವರ್ಷಗಳು ಕಳೆದಿರುವ ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರ–ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳಿಗೆ ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡಲಾಗಿತ್ತು ಎಂಬುದನ್ನು ಉತ್ತರವು ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ.ಕಂಪನಿಯು ಈಗಾಗಲೇ ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ಲೆಕ್ಕಹಾಕಿರುವ ಧಾರವಾಡ–ಅಳ್ನಾವರ–ರಾಮನಗರ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ಮೊತ್ತವನ್ನು ಸುರಕ್ಷತಾ ನಿಧಿಗೆ ಪಾವತಿಸದಿರಲು ಕಾರಣಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಉತ್ತರವು ಮೌನವಾಗಿತ್ತು.

ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ಪರಿಷ್ಕರಿಸುವಲ್ಲಿನ ವಿಫಲತೆಯು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರಿಗೆ ಅನರ್ಹ ಲಾಭವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದುದು

5.1.15.2. ಯಲಹಂಕ–ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಕಾಮಗಾರಿಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯ ಚೈನೇಜ್ ಕಿಮೀ.32.500ರಲ್ಲಿ (ರಾಜಾನುಕುಂಟೆ ಮತ್ತು ದೊಡ್ಡಬಳ್ಳಾಪುರ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ನಡುವೆ) ಮತ್ತು ಚೈನೇಜ್ ಕಿಮೀ 80.200 ರಲ್ಲಿ ಎರಡು ರೈಲ್ವೆ ಮೇಲು ಸೇತುವೆ (ಆರ್‌ಒಬಿ)ಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನು

---

134 ಚಿಂತಿಸಲಾಗಿದ್ದ 30 ಮೀಟರುಗಳ ಆರ್‌ಒಡಬ್ಲ್ಯೂಗೆ ಪ್ರತಿಯಾಗಿ ಚಾಚು–I ಮತ್ತು ಚಾಚು– IIರಲ್ಲಿ ಆರ್‌ಒಡಬ್ಲ್ಯೂ ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ 23.50 ಮೀಟರುಗಳಿಂದ 26.50 ಮೀಟರುಗಳವರೆಗೆ ಹಾಗೂ 12 ಮೀಟರುಗಳಿಂದ 23.50 ಮೀಟರುಗಳಾಗಿದ್ದವು.

135 **ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–1:** ಮಲಪ್ರಭಾ ನದಿಯ ಮೇಲಿನ ಪ್ರಧಾನ ಸೇತುವೆಗೆ ಸೇರುವ ಸಾರಿಗೆ ಮಾರ್ಗದ ಅಗಲದಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಹಾಗೂ ಬೆಳವಾಡಿ ಜಂಕ್ಷನ್ನಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಸೇರ್ಪಡೆ; **ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–5:** ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ, ಮಳೆನೀರಿನ ಚರಂಡಿಗೆ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಉದ್ದದ ಸೇರ್ಪಡೆ ಜಂಕ್ಷನ್ನಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ರಸ್ತೆಯ ಎರಡೂ ಬದಿಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಲಾಗಿರುವ ಪಟ್ಟಿಗಳು (ಶೌಲ್ಡರ್ಸ್) ಮತ್ತು ಮೇಲ್ಪದರ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಿರುವುದು.

136 **ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–2:** ಸಂಪರ್ಕ 4ಎನಲ್ಲಿ ಕಂಮ್ತನ ಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಚೈನೇಜು 57+550ರಿಂದ 59+150ರ ನಡುವೆ ನಾಲ್ಕು ಪಥಗಳ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಸೇರ್ಪಡೆ; **ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–3:** ಸಂಪರ್ಕ ಎ, ಬಿ ಮತ್ತು ಸಿ ಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿತ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಆರ್‌ಸಿಸಿ ಬಾಕ್ಸ್ ಮಾದರಿ ಮಳೆನೀರು ಚರಂಡಿ ನಿರ್ಮಾಣದ ಸೇರ್ಪಡೆ ಹಾಗೂ ನಾಲ್ಕು ಗ್ರಾಮಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿತ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಪಥಗಳ ವಿಭಜಿತ ಸಾರಿಗೆ ಮಾರ್ಗದ ನಿರ್ಮಾಣ; **ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–6:** ಚೈನೇಜು 22+000ಯಿಂದ 23+700ರಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿತ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ನೆಲಗಟ್ಟಿನ ಅಗಲೀಕರಣಕ್ಕಾಗಿ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಹಾಗೂ ನಿವೇಶನದ ಸ್ಥಿತಿಗತಿಗಳ ಅನುಸಾರ 3010 ಮೀಟರುಗಳ ಉದ್ದದ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಮಳೆನೀರು ಚರಂಡಿ ಒದಗಿಸುವುದು.

ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು. ತದನಂತರ, ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು, ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ಮತ್ತು ನೈರುತ್ಯ ರೈಲ್ವೇಯೊಂದಿಗೆ ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನು ಹಂಚಿಕೊಳ್ಳುವ ಆಧಾರದ ಮೇರೆಗೆ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲು ಅನುಮತಿ ನೀಡಿದ್ದರಿಂದ (ಜೂನ್ 2015) ಕಂಪನಿಯು ಚೈನೇಜು ಕಿಮೀ 32.500ರಲ್ಲಿ ₹ 26.66 ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದ ಒಂದು ರೈಲು ಮೇಲು ಸೇತುವೆಯ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಿಂದ ಹೊರ ತೆಗೆಯಿತು (ನವೆಂಬರ್ 2016).

ರೈಲ್ವೇ ಮಂಡಳಿಯು ಚೈನೇಜು ಕಿಮೀ 32.500ರಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೇ ಮೇಲು ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಾಗಿ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಿದೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ರೈಲ್ವೇ ಇಲಾಖೆಯು ಜನವರಿ 2014ರಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ ಸವಾಲುಗಳನ್ನು ಆಹ್ವಾನಿಸಿದ (ಫೆಬ್ರವರಿ 2014) ಹಾಗೂ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣರೂಪಕ್ಕೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ (ಜೂನ್ 2015) ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಕಂಪನಿಗೆ ತಿಳಿಸಿತ್ತು ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು, ಆದಾಗ್ಯೂ, ಕಂಪನಿಯು ರೈಲ್ವೇ ಇಲಾಖೆಯ ಹೇಳಿಕೆಯನ್ನು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದೆಯೇ ಮೇಲೆ ತಿಳಿಸಲಾದ ರೈಲ್ವೇ ಮೇಲು ಸೇತುವೆ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿಟ್ಟಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಮೇಲೆ ತಿಳಿಸಲಾದ ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಿಂದ ತೆಗೆದುಹಾಕಲಾಯಿತಾದ್ದರಿಂದ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ಅಂತಹ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಶೇಕಡಾ 20ರಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಅಂದರೆ ₹ 5.33 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ಅನರ್ಹ ಲಾಭವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡರು ಹಾಗೂ ಉಳಿದ ಶೇಕಡಾ 80ರಷ್ಟನ್ನು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ಸುರಕ್ಷತಾ ನಿಧಿಗೆ ಪಾವತಿಸುವ ಅಗತ್ಯತೆಯಿತ್ತು. ತದನಂತರದಲ್ಲಿ ಈ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ರೈಲ್ವೇ ಇಲಾಖೆ ಮತ್ತು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು, ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ನಡುವೆ ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನು ಹಂಚಿಕೊಳ್ಳುವ ಆಧಾರದ ಮೇರೆಗೆ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲು ತೀರ್ಮಾನಿಸಿದ್ದರಿಂದ ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಿಂದ ಹೊರತರಲಾಯಿತು, ಇದು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರಿಗೆ ಅನರ್ಹ ಲಾಭವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡುವಲ್ಲಿ ಪರಿಣಮಿಸಿತು.

ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಹಾರಗಳ ಇಲಾಖೆಯು ನೀಡಿದ ತಾತ್ವಿಕ ಅನುಮೋದನೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇರೆಗೆ ಟೆಂಡರುಗಳನ್ನು ಆಹ್ವಾನಿಸಲಾಗಿತ್ತು ಹಾಗೂ ಅದು ಎರಡು ರೈಲ್ವೇ ಮೇಲು ಸೇತುವೆ ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನೂ ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ತರಿಸಿತು (ಜನವರಿ 2020). ಒಟ್ಟಾರೆ ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಮಾರ್ಪಾಡುಗಳು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅನುಮೋದನೆಯ ಅಗತ್ಯತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ವಿಪರೀತವಾದ ಸಮಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಯೋಜನೆಯ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವಿಕೆಯ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮವನ್ನುಂಟು ಮಾಡುತ್ತದೆ.

ಟೆಂಡರುಗಳನ್ನು ಆಹ್ವಾನಿಸುವ ಮೊದಲು ಕಂಪನಿಯು ರೈಲ್ವೇ ಇಲಾಖೆಯ ಮಾಹಿತಿ/ಹೇಳಿಕೆಯನ್ನು (ಜನವರಿ 2014) ಪರಿಗಣಿಸದಿರುವುದರಿಂದ ಉತ್ತರವು ಒಪ್ಪುವಂತಿಲ್ಲ. ಮುಂದುವರೆದು, ಕಂಪನಿಯು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ಔಪಚಾರಿಕವಾಗಿ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು (ಮೇ 2017) ನೀಡುವ ಸಮಯದಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿನ ಪರಿಷ್ಕರಣೆಯನ್ನು ತಿಳಿಸಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಆದ್ದರಿಂದ ಕಾಮಗಾರಿಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ಇಳಿಸದೆಯೇ ಗುತ್ತಿಗೆಯನ್ನು ಅಂತಿಮರೂಪಕ್ಕೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಕಂಪನಿಯು ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ನಿರ್ಣಯವು ಸಮರ್ಥನೀಯವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ.

ಸ್ವತಂತ್ರ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ರವರ ಸಂಬಳ–ಸಂಭಾವನೆ ಹಾಗೂ ವಿಳಂಬದ ಪಾವತಿಗಳ ಮೇಲೆ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ವಸೂಲಾತಿ ಮಾಡದಿದ್ದುದು

5.1.15.3. ಸ್ವತಂತ್ರ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ರವರ ಸಂಬಳ–ಸಂಭಾವನೆ ಮತ್ತು ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನು ಕಂಪನಿಯು ಪಾವತಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಹಾಗೂ ಅಂತಹ ವೆಚ್ಚಗಳ ಶೇಕಡಾ 50ರಷ್ಟನ್ನು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ವೆಚ್ಚಗಳ ತಃಖ್ತೆಯನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಿದ 15 ದಿನಗಳ ಒಳಗಾಗಿ ಕಂಪನಿಗೆ ಮರುಪಾವತಿಸಕ್ಕದ್ದು ಹಾಗೂ ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ವಿಳಂಬವು ಬ್ಯಾಂಕು ಬಡ್ಡಿ ದರದ ಮೇಲೆ ಶೇಕಡ 5ರ ದರದಂತೆ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸುತ್ತದೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯು ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿರುತ್ತದೆ, ಕಂಪನಿಯು

ಒಂಬತ್ತು ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ₹ 24.31 ಕೋಟಿ [137] ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ಪಾವತಿಗಾಗಿನ ತಗಾದೆಗೆ (ಜೂನ್ 2012ರಿಂದ ಏಪ್ರಿಲ್ 2019) ಪ್ರತಿಯಾಗಿ ಕೇವಲ ₹ 9.33 ಕೋಟಿ[138] ಮೊತ್ತವನ್ನು ಸ್ವೀಕರಿಸಿತು ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು. ಕಂಪನಿಯು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳು ವಿಳಂಬವಾಗಿ ಮಾಡಿದ್ದ ಪಾವತಿಗಳ ಮೇಲೆ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ವಿಧಿಸಿರಲಿಲ್ಲ.

ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಸಹ–ಹಣಕಾಸಿನ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಡಿಸೆಂಬರ್ 2018ರವರೆಗೆ ಕ್ರೋಡೀಕೃತಗೊಂಡಿದ್ದ ₹ 13.58 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ಬಾಕಿಗಳನ್ನು ವಸೂಲಾತಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ತರಿಸಿತು (ಜನವರಿ 2020). ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಸಹ–ಹಣಕಾಸಿನ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ತನ್ನ ಪ್ರಶ್ನಾವಳಿಗಳನ್ನು ನೀಡಿದನಂತರ ವಸೂಲಾತಿ ಮಾಡಲಾಯಿತಾದಲ್ಲಿ, ಧಾರವಾಡ–ರಾಮನಗರ–ಅಳ್ನಾವರ ಮತ್ತು ವಾಗ್ಧಾರಿ–ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಸ್ವೀಕರಿಸಬೇಕಿರುವ ₹ 2.92 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಹಾಗೂ ವಿಳಂಬ ಪಾವತಿಗಾಗಿ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ವಸೂಲಾತಿ ಮಾಡದಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ಉತ್ತರವು ಮೌನವಾಗಿತ್ತು.

ತಪ್ಪಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದ ವೆಚ್ಚ

5.1.16. ಕಂಪನಿಯು ಎರಡು ಯೋಜನೆಗಳ ಮೇಲೆ ***ಕಂಡಿಕೆಗಳು 5.1.16.1 ಮತ್ತು 5.1.16.2***ರಲ್ಲಿ ಚರ್ಚಿಸಿರುವಂತೆ ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಅಸಮರ್ಥನೀಯ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸುವ ಮೂಲಕ ₹ 17.39 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ತಪ್ಪಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಭರಿಸಿತು.

ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮಂತ್ರಾಲಯದ ಷರತ್ತುಗಳನ್ನು ಉಲ್ಲಂಘಿಸಿ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಚಾಚನ್ನು ತಪ್ಪಾಗಿ ಸೇರಿಸಿದ್ದುದು.

5.1.16.1. ಯಲಹಂಕ– ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಯೋಜನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಚೈನೇಜು ಕಿಮೀ 38.232ರಿಂದ ಕಿಮೀ 39.400ರಲ್ಲಿನ 1.20 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನು ಇದರಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಕೂಡದು ಹಾಗೂ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮಂತ್ರಾಲಯದ ಒಪ್ಪಿಗೆಯನ್ನು ಪಡೆಯದೆಯೇ ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಕೂಡದು ಎಂಬ ಷರತ್ತಿನೊಂದಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮಂತ್ರಾಲಯವು ತಾತ್ವಿಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿತ್ತು (ಏಪ್ರಿಲ್ 2013). ಯೋಜನೆಗೆ ಮೇ 2017ರಲ್ಲಿ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವಾಗಲೂ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮಂತ್ರಾಲಯವು ಈ ಷರತ್ತನ್ನು ಪುನರುಚ್ಚರಿಸಿತು.

ಆದಾಗ್ಯೂ, ಕಂಪನಿಯು ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಬದಲಾವಣೆ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಅದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಮೇಲೆ ತಿಳಿಸಲಾದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಚಾಚನ್ನು ಭಾರತೀಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದಿಂದ ತನ್ನ ಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿತು (ಜೂನ್ 2017). ಕಾಮಗಾರಿಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯು ಸೌಲಭ್ಯತೆಗಳು/ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವುದನ್ನು ಮತ್ತು ಪ್ರಸ್ತುತ ಇರುವಂತಹ ಸಾರಿಗೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ₹ 10.10 ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿತ್ತು ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು. ಕಂಪನಿಯ ಈ ತೀರ್ಮಾನವು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮಂತ್ರಾಲಯದಿಂದ ಯೋಜನೆಗೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ವಿಧಿಸಿದ್ದ ಷರತ್ತಿನ ಉಲ್ಲಂಘನೆಯಷ್ಟೇ ಆಗಿರಲಿಲ್ಲ, ಆದರೆ ಭಾರತೀಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಕಂಪನಿಯ ಸ್ವಂತ ಹಣದಿಂದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಎಂಬ ಷರತ್ತಿನ ಮೇಲೆ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಟ್ಟಿತಾದ್ದರಿಂದ ಅದು ₹ 10.10 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ಅಸಮರ್ಥನೀಯ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಭರಿಸುವಲ್ಲಿಯೂ ಪರಿಣಮಿಸಿತು.

---

[137] ಧಾರವಾಡ–ರಾಮನಗರ–ಅಳ್ನಾವರ ಮತ್ತು ವಾಗ್ಧಾರಿ–ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ. – ₹ 6.96 ಕೋಟಿ; ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–1 ಮತ್ತು7– ₹ 5.96 ಕೋಟಿ ಮತ್ತು ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–2, 3, 5 ಮತ್ತು 6 – ₹ 11.39 ಕೋಟಿ.

[138] ಧಾರವಾಡ–ರಾಮನಗರ–ಅಳ್ನಾವರ ಮತ್ತು ವಾಗ್ಧಾರಿ–ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ–₹ 4.04 ಕೋಟಿ; ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–1 ಮತ್ತು 7–₹ 5.29 ಕೋಟಿ.

ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಈ ಚಾಚನ್ನು ಸಮನಾದ ರಸ್ತೆ ಮಾರ್ಗದ ಅಗಲವನ್ನು ಕಾಪಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆಯ ಸುಗಮ ಸಂಚಾರವನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಯಿತು ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ತರಿಸಿತು (ಜನವರಿ 2020). 1.20 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ಈ ಚಾಚು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿದ್ದು ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ಭಾರತೀಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಬೇಕಿತ್ತು ಎಂಬ ವಾಸ್ತವಾಂಶವು ಉಳಿದುಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೆಯೇ, ಕಂಪನಿಯು ಪ್ರಸಕ್ತ ಇದ್ದಂತಹ ನಾಲ್ಕು ಪಥಗಳ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಸೌಲಭ್ಯತೆಗಳು/ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸುವುದನ್ನು ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನಷ್ಟೇ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಂಡಿತ್ತು.

ಎಂಒಆರ್‌ಟಿಹೆಚ್/ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಎಐ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಈ ಮುಂಚಿತವಾಗಿಯೇ ಪೂರ್ವಭಾವಿಯಾಗಿ ಯೋಜಿಸಿದ್ದಂತಹ ಒಂದು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಂಪನಿಯು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಂಡಿದ್ದುದು.

5.1.16.2. ಕಂಪನಿಯು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು, ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಬಾಹ್ಯ ಹಣಕಾಸು ಸಹಾಯದ ಯೋಜನೆಗಳ ವಿಭಾಗದ ಅನುಮೋದನೆಯೊಂದಿಗೆ (ನವಂಬರ್ 2015) ಸಿಂಧನೂರು ಪಟ್ಟಣ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯೊಳಗೆ (ಕಿಮೀ 79.000ರಿಂದ ಕಿಮೀ 80.750) ಎರಡು ಕಿಲೋಮೀಟರುಗಳ ಉದ್ದಕ್ಕೆ ಎರಡು ಪಥಗಳಿಂದ ಆರು ಪಥಗಳಿಗೆ ಪರಿವರ್ತನೆ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಂಡಿತು ಹಾಗೂ ಗಿಣಿಗೇರಾ–ಗಂಗಾವತಿ ಸಿಂಧನೂರು ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಯ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರೊಂದಿಗೆ ಪೂರಕ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡಿತು (ಮಾರ್ಚ್ 2016). ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಅಕ್ಟೋಬರ್ 2017ರಲ್ಲಿ ₹ 7.29 ಕೋಟಿ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು.

ಸಿಂಧನೂರು ಪಟ್ಟಣದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯ ಒಳಗಿನ ಎರಡು ಕಿಲೋಮೀಟರುಗಳ ಮೇಲಿನ ಚಾಚನ್ನು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮಂತ್ರಾಲಯದ 4 ಮಾರ್ಚ್ 2014 ದಿನಾಂಕದ ಗೆಜೆಟ್ ಅಧಿಸೂಚನೆಯ ಮೂಲಕ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ–150ಎ (ಸಿಂಧನೂರಿನಲ್ಲಿ ಜೇವರ್ಗಿ–ಚಾಮರಾಜನಗರ ಭಾಗ) ಆರು–ಪಥಗಳಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದನ್ನು ಸೇರಿಸಲಾಗಿತ್ತು ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು. ಈ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು, ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ವಿಭಾಗದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳ್ಳುವ ಸಲುವಾಗಿ ಪೂರ್ವಭಾವಿಯಾಗಿ ಯೋಜಿಸಲಾಗಿತ್ತು (ಆಗಸ್ಟ್ 2015) ಹಾಗೂ ಈ ಕಾಮಗಾರಿಯ ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ಭರಿಸಬೇಕಿತ್ತು. ಈ ವಾಸ್ತವಾಂಶಗಳ ಹೊರತಾಗಿಯೂ, ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು, ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ಕಾಮಗಾರಿಯ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವಿಕೆಗೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿತು ಹಾಗೂ ಕಂಪನಿಯು ತನ್ನ ಸ್ವಂತ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಪೂರಕ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡಿತು, ಇದು ₹ 7.29 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ತಪ್ಪಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಪರಿಣಮಿಸಿತು.

ಪಟ್ಟಣ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ/ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸುಗಮ ಸಂಚಾರ ಕಲ್ಪಿಸುವಂತೆ ಈ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಚುನಾಯಿತ ಸದಸ್ಯರ ಕೋರಿಕೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇರೆಗೆ ಸಿಂಧನೂರು ಪಟ್ಟಣದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿನ ಎರಡು ಕಿಲೋಮೀಟರುಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಯಿತು ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ತರಿಸಿತು (ಜನವರಿ 2020). ಆದಾಗ್ಯೂ, ಕಂಪನಿಯು ಅನ್ಯಥಾ ಇದನ್ನು ಎಂಒಆರ್‌ಟಿಹೆಚ್/ ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಎಐ ತನ್ನ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುತ್ತಿತ್ತು ಎಂಬುದನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸುವಲ್ಲಿ ಕಂಪನಿಯು ವಿಫಲಗೊಂಡಿತು ಹಾಗೂ ಅಸಮರ್ಥನೀಯ ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನು ಭರಿಸಿತು.

ಬಿಟ್ಟುಕೊಡಲಾಗಿದ್ದ ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ ಹಣಕಾಸಿನ ಸಹಾಯದ ಪ್ರಯೋಜನಗಳು

5.1.17. ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಸಹ–ಹಣಕಾಸಿನ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಶೇಕಡಾ 40ರಷ್ಟು ನಿರ್ಮಾಣ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಒಟ್ಟಾರೆ ಅನುದಾನವನ್ನಾಗಿ ನಾಲ್ಕು ಸಮಾನ ಕಂತುಗಳಲ್ಲಿ ಅಂದರೆ ಕಾಮಗಾರಿಯ ಶೇಕಡಾ 25ರಷ್ಟು, ಶೇಕಡಾ 50ರಷ್ಟು, ಶೇಕಡಾ 75ರಷ್ಟು ಹಾಗೂ ಶೇಕಡಾ 100ರಷ್ಟು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಾಗ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರಿಗೆ ಪಾವತಿಸಬೇಕಿತ್ತು. ವೆಚ್ಚದ ಶೇಕಡಾ 40ರಷ್ಟರ ಪೈಕಿ, ಶೇಕಡಾ 20ರಷ್ಟನ್ನು ಪಿಡಬ್ಲ್ಯುಪಿ ಮತ್ತು ಐಡಬ್ಲ್ಯುಟಿಡಿನ ಕೆಎಸ್‌ಎಚ್‌ಐಪಿ ವಿಭಾಗವು ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡುವ ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ ಸಾಲದಿಂದ ಭರಿಸಬೇಕಿತ್ತು ಹಾಗೂ ಉಳಿಕೆ ಶೇಕಡಾ 20ರಷ್ಟನ್ನು ಕಂಪನಿಯು ವಿಜಯಾ

ಬ್ಯಾಂಕಿನಿಂದ ಬಳಸಿಕೊಂಡ (ಏಪ್ರಿಲ್ 2017) ಸಾಲದ ಮೊತ್ತದಿಂದ ಭರಿಸಬೇಕಿತ್ತು. ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ ಮತ್ತು ವಿಜಯಾ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಸಾಲದ ಚಾಲ್ತಿಯು ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ ಡಿಸೆಂಬರ್ 2018 ಮತ್ತು ಏಪ್ರಿಲ್ 2020ರಲ್ಲಿ ಮುಕ್ತಾಯಗೊಂಡಿತ್ತು.

ಒಂದು ಯೋಜನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ (ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–5) ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರಿಗೆ ₹ 70.38 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಒಟ್ಟಾರೆ ಅನುದಾನವನ್ನಾಗಿ ಪಾವತಿಸಬೇಕಿತ್ತು, ಮೊದಲ ಮತ್ತು ಎರಡನೆಯ ಕಂತಾಗಿ ₹ 35.19 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತವನ್ನು ವಿಜಯಾ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಸಾಲದ ಮೂಲಕ (ಜೂನ್ 2017/ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ 2017) ಹಾಗೂ ₹ 25.76 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ಮೂರು ಮತ್ತು ನಾಲ್ಕನೇ ಕಂತನ್ನು ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ ಸಾಲದ ಪೈಕಿಯಿಂದ ಪಾವತಿಸಲಾಗಿತ್ತು (ಡಿಸೆಂಬರ್ 2017/ಮೇ 2018) ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು. ನಾಲ್ಕನೆಯ ಕಂತಿನ ಉಳಿಕೆ ಮೊತ್ತ ₹ 9.43 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಕೆಲವು ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿರದ ಕಾರಣ ಪಾವತಿಸಿರಲಿಲ್ಲ. ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ ಸಾಲದಿಂದ ₹ 9.43 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಅದರ ಚಾಲ್ತಿಯು ಡಿಸೆಂಬರ್ 2018ರಲ್ಲಿ ಮುಕ್ತಾಯಗೊಂಡಿದ್ದರಿಂದ ಕಂಪನಿಯು ಹೊರಸೆಳೆಯಲಾಗಲಿಲ್ಲ.

ಕಂಪನಿಯು ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ ಸಾಲದ ಚಾಲ್ತಿಯು (ಡಿಸೆಂಬರ್ 2018) ವಿಜಯಾ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಚಾಲ್ತಿಗಿಂತ (ಏಪ್ರಿಲ್ 2020) ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಮುಕ್ತಾಯಗೊಳ್ಳುವುದೆಂದು ಅರಿವಿದ್ದರೂ ಮೊದಲನೇ ಮತ್ತು ಎರಡನೆಯ ಕಂತುಗಳನ್ನು ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ ಸಾಲಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ವಿಜಯಾ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಸಾಲದ ಪೈಕಿಯಿಂದ ಬಿಡುಗಡೆಗೊಳಿಸಿತು. ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ ಬಡ್ಡಿ ದರವು ಶೇಕಡಾ 6ರಷ್ಟು[139] ಅಗ್ಗವಾಗಿರುವುದರಿಂದ (ಅಂದಾಜಿನಲ್ಲಿ) ಇದು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ ಹಣಕಾಸಿನ ಹೊರೆಯನ್ನುಂಟು ಮಾಡಿತು. ₹ 9.43 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದ ಮೇಲೆ ವಾರ್ಷಿಕ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಬಡ್ಡಿಯ ಹೊರೆಯು ₹ 56.58 ಲಕ್ಷ ಆಗುತ್ತದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯ ಮೂಲಕ ಬಿಡುಗಡೆಗೊಳಿಸಬೇಕಾದ ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ ಸಾಲದ ಪೈಕಿಯ ಅನುದಾನಗಳು ಜೂನ್‌ನಿಂದ ಆಗಸ್ಟ್ 2017ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಹಣಕಾಸು ಲಭ್ಯವಿರದಿದ್ದುದರಿಂದ ವಿಳಂಬವಾಗಿತ್ತು ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ತರಿಸಿತು (ಜನವರಿ 2020). ಒಟ್ಟಾರೆ ಮೊತ್ತದ ಪಾವತಿಯಲ್ಲಿ ಆಗುವ ಯಾವುದೇ ವಿಳಂಬವು ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಷರತ್ತುಗಳ ಅನುಸಾರ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ವಿಜಯಾ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಸಾಲದ ಪೈಕಿಯಿಂದ ಪಾವತಿಯನ್ನು ಬಿಡುಗಡೆಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು.

ಮೊದಲ ಮತ್ತು ಎರಡನೆಯ ಕಂತುಗಳ ಕಡೆಗೆ ಪಾವತಿಗಳನ್ನು ಬಿಡುಗಡೆಗೊಳಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಕಂಪನಿಯು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗೆ ಬಿಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಿರಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಲಾಗಿತ್ತಾದ್ದರಿಂದ ಉತ್ತರವು ಒಪ್ಪುವಂತಿಲ್ಲ. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ಹಣಕಾಸು ಲಭ್ಯವಿರಲಿಲ್ಲ ಎಂಬ ಕಂಪನಿಯ ವಾದಕ್ಕೆ ಕೆಎಸ್‌ಎಚ್‌ಐಪಿ ನೀಡಿರುವಂತಹ ಯಾವುದೇ ದಾಖಲೆಗಳ ಬೆಂಬಲವಿರಲಿಲ್ಲ.

ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹಾರು ಬೂದಿ ಬಳಸುವ ಬಗ್ಗೆ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮಂತ್ರಾಲಯದ ಪರಿಸರ, ಅರಣ್ಯ ಮತ್ತು ಹವಾಮಾನ ಬದಲಾವಣೆ ಮಂತ್ರಾಲಯದ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳ ಉಲ್ಲಂಘನೆ

5.1.18. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮಂತ್ರಾಲಯವು ರಸ್ತೆ/ಮೇಲುಸೇತುವೆ ಕಟ್ಟೆ (ಎಂಬ್ಯಾಂಕ್ಮೆಂಟ್), ಇವುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಬಹಳಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹಾರು ಬೂದಿಯು ಸಿಗುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಹಾರು ಬೂದಿಯನ್ನು ಬಳಸುವಂತೆ ನಿರ್ದೇಶನಗಳನ್ನು ನೀಡಿತ್ತು (ನವೆಂಬರ್ 2001). ಪರಿಸರ ಅರಣ್ಯ ಮತ್ತು ಹವಾಮಾನ ಬದಲಾವಣೆ ಮಂತ್ರಾಲಯವು ಸಹ ಶಾಖೋತ್ಪನ್ನ ವಿದ್ಯುತ್ ಸ್ಥಾವರದ 100 ಕಿಮೀ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ (ಜನವರಿ 2016ರಲ್ಲಿ 300

[139] ಸಾಲದ ಒಡಂಬಡಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ವಿಜಯಾ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಸಾಲದ ಮೇಲಿನ ಬಡ್ಡಿ ದರವು ವಾರ್ಷಿಕವಾಗಿ ಪರಿಷ್ಕರಣೆಗೊಳ್ಳುವ ಷರತ್ತಿನ ಮೇರೆಗೆ ಶೇಕಡಾ 8.65 ಆಗಿತ್ತಾದಲ್ಲಿ ಐಬಿಆರ್‌ಡಿ ಸಾಲದ ಮೇಲಿನ ಬಡ್ಡಿಯು ಶೇಕಡಾ 2.54 ಆಗಿತ್ತು.

ಕಿಮೀಗಳಿಗೆ ಪರಿಷ್ಕರಿಸಲಾಗಿದೆ) ಒಳಗೆ ಯಾವುದೇ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ, ವ್ಯಕ್ತಿ ಅಥವಾ ಸಂಸ್ಥೆಯು ರಸ್ತೆಗಳು ಅಥವಾ ಮೇಲು ಸೇತುವೆ ಕಟ್ಟೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವನ್ನು ಮೇಲ್ಮಣ್ಣನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ನಿರ್ಮಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅಥವಾ ವಿನ್ಯಾಸವನ್ನು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಕೂಡದು ಎಂಬುದಾಗಿ ನಿರ್ದೇಶಿಸಿದೆ (ನವೆಂಬರ್ 2009).

ಮೂರು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ, ಅವೆಂದರೆ ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರ– ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮೆ, ಗಿಣಿಗೇರಾ–ಗಂಗಾವತಿ–ಸಿಂಧನೂರು ಮತ್ತು ಬೀದರ್‌ನಿಂದ ಚಿಂಚೋಳಿ ರಸ್ತೆ (ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–2) ಶಾಖೋತ್ಪನ್ನ ವಿದ್ಯುತ್ ಸ್ಥಾವರಗಳಿಂದ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಅಂತರದ ಒಳಗೆ[140] ಇದ್ದವಾದರೂ ಹಾರು ಬೂದಿ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿರಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು, ಇದರಿಂದಾಗಿ ಹಾರು ಬೂದಿಯ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿನ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಮಂತ್ರಾಲಯವು ಮತ್ತು ಅರಣ್ಯ ಮತ್ತು ಪರಿಸರ ಮಂತ್ರಾಲಯವು ನೀಡಿದ್ದ ನಿರ್ದೇಶನಗಳನ್ನು ಉಲ್ಲಂಘಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಗಿಣಿಗೇರಾ ಗಂಗಾವತಿಯಿಂದ ಸಿಂಧನೂರು ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ 2.95 ಲಕ್ಷ ಘನ ಮೀಟರು ಏರಿ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಹಾರು ಬೂದಿಯ ಬಳಕೆಗೆ ಅನುವು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು, ಆದರೆ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿರಲಿಲ್ಲ.

ಗಿಣಿಗೇರಾ ಗಂಗಾವತಿ ರಸ್ತೆಗೆ ಏರಿ ಪರಿಮಾಣವು ಬಹಳ ಕಡಿಮೆಯಿತ್ತಾದ್ದರಿಂದ ಹಾರು ಬೂದಿಯನ್ನು ಬಳಸಲಿಲ್ಲ ಹಾಗೂ ಶಾಖೋತ್ಪನ್ನ ವಿದ್ಯುತ್ ಸ್ಥಾವರಗಳು 100 ಕಿಮೀಗಳಿಗೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ದೂರದಲ್ಲಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಅದು ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ತರಿಸಿತು (ಜನವರಿ 2020). ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಟೆಂಡರುಗಳನ್ನು ಅಂತಿಮ ರೂಪಕ್ಕೆ ತರುವ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ (ಜನವರಿ 2015) ಯಾವುದೇ ಯೋಜನೆಗಳು 100 ಕಿಮೀಗಳ ಒಳಗೆ ಇರಲಿಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ ಹಾರು ಬೂದಿಯ ಬಳಕೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಚಿಂತಿಸಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದಾಗಿಯೂ ತಿಳಿಸಿತು.

ಉತ್ತರವು ಒಪ್ಪುವಂತಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಪರಿಶೀಲಿಸಿರುವಂತೆ, ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಹಾರು ಬೂದಿಯು ಬಳ್ಳಾರಿ ಶಾಖೋತ್ಪನ್ನ ವಿದ್ಯುತ್ ಸ್ಥಾವರದಲ್ಲಿ (ಬಿಟಿಪಿಎಸ್)[141]. ಲಭ್ಯವಿತ್ತು. ಅಲ್ಲದೆಯೇ, ಬಳ್ಳಾರಿ ಶಾಖೋತ್ಪನ್ನ ವಿದ್ಯುತ್ ಸ್ಥಾವರದಿಂದ ಯೋಜನಾ ರಸ್ತೆಗೆ, ಅದೆಂದರೆ ಗಿಣಿಗೇರಾ, ಗಂಗಾವತಿಯಿಂದ ಸಿಂಧನೂರಿಗೆ ದೂರವು 47 ಕಿಮೀಗಳು ಮತ್ತು 90 ಕಿಮೀಗಳ ನಡುವೆಯಿತ್ತು. ಮುಂದುವರೆದು, ಬೀದರ್‌ನಿಂದ ಚಿಂಚೋಳಿ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯನ್ನು ಅಕ್ಟೋಬರ್ 2016ರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಗಿತ್ತು ಮತ್ತು ಆ ರಸ್ತೆಯು 300 ಕಿಮೀಗಳ ಒಳಗೆ ಇತ್ತು ಹಾಗೂ ಜನವರಿ 2016ರಿಂದ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಂತೆ ಹಾರು ಬೂದಿ ಬಳಕೆಯು ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿತ್ತು. ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರ–ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆಗೆ ಹಾರು ಬೂದಿಯ ಬಳಕೆ ಮಾಡದಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ಉತ್ತರವು ಮೌನವಾಗಿತ್ತು.

ಯೋಜನೆಗಳ 'ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವಿಕೆ' ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಲಾದ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಸಲುವಾಗಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಕೊರತೆಗಳಿಂದ ಕೂಡಿತ್ತು ಎಂಬುದಾಗಿ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಈ ಮೂಲಕ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತಿದೆ:

- **ಏಳು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳನ್ನು ಸಮಯೋಚಿತವಾಗಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವಿಕೆ;**
- **ಒಂದು ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ವಿನ್ಯಾಸಗಳ ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಸಮಯೋಚಿತ ಅನುಮೋದನೆ;**

[140] ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರ–ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಬಳ್ಳಾರಿ ಶಾಖೋತ್ಪನ್ನ ವಿದ್ಯುತ್ ಸ್ಥಾವರ (ಬಿಟಿಪಿಎಸ್): 25ರಿಂದ 45 ಕಿಮೀಗಳು; ಗಿಣಿಗೇರಾ–ಗಂಗಾವತಿ–ಸಿಂಧನೂರು ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಬಿಟಿಪಿಎಸ್: 47ರಿಂದ 90 ಕಿಮೀಗಳು; ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–2: ರಾಯಚೂರು ಶಾಖೋತ್ಪನ್ನ ವಿದ್ಯುತ್ ಸ್ಥಾವರದಿಂದ 165ರಿಂದ 225 ಕಿಮೀಗಳು.

[141] ಬಿಟಿಪಿಎಸ್ ಘಟಕ–1ರಲ್ಲಿ ಸಾಗಿಸದೇ ಇದ್ದಂತಹ ಹಾರು ಬೂದಿಯು 14.51 ಲಕ್ಷ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ನುಗಳಷ್ಟು ಲಭ್ಯವಿತ್ತು ಹಾಗೂ ಅದನ್ನು ಹಾರುಬೂದಿ ಕೊಳಕ್ಕೆ ಬಿಡಲಾಗಿತ್ತು (ಮೂಲ: ಮಾರ್ಚ್ 2014ಕ್ಕೆ ಅಂತ್ಯಗೊಂಡ ಸಾಲಿಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಲಯ ಉದ್ದಿಮೆಗಳ ಮೇಲೆ ಭಾರತದ ಲೆಕ್ಕನಿಯಂತ್ರಕರು ಮತ್ತು ಮಹಾಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧಕರ ವರದಿ).

- **ಆರು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷತಾ ಅಗತ್ಯತೆಗಳು ಹಾಗೂ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಿಂದ ಹೊರತೆಗೆಯುವಿಕೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಷರತ್ತುಗಳನ್ನು ಒತ್ತಾಯಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವುದು;**

- **ಯೋಜನೆಗಳ ಅನುಮೋದನೆಗಾಗಿ ಷರತ್ತುಗಳ (ಒಂದು ಯೋಜನೆ) ಹಾಗೂ ಪರಿಸರ, ಅರಣ್ಯ ಮತ್ತು ಹವಮಾನ ಬದಲಾವಣೆ ಮಂತ್ರಾಲಯದ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳ ಅನುಸರಣೆ (ಮೂರು ಯೋಜನೆಗಳು).**

ಟೋಲ್ ವಿಧಿಸುವಿಕೆ ಮತ್ತು ಸಂಗ್ರಹಣೆ

5.1.19. ಟೋಲ್ ದರಗಳ ನಿರ್ಧಾರಣೆ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವಿಕೆ, ವಾರ್ಷಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಮಾದರಿ ಸಂಗ್ರಹಣೆ/ಸಮೀಕ್ಷೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಷರತ್ತುಗಳ ಅನುಸರಣೆ ಹಾಗೂ ಟೋಲ್ ಪ್ಲಾಝಾಗಳ ಗಣಕೀಕರಣ, ಈ ಅಂಶಗಳ ಮೇಲೆ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಲಾದ ಅಂಶಗಳನ್ನು ***ಕಂಡಿಕೆಗಳು 5.1.19.1ಯಿಂದ 5.1.19.3ರಲ್ಲಿ*** ಚರ್ಚಿಸಲಾಗಿದೆ.

ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಹೊರೆ

5.1.19.1. ಕರ್ನಾಟಕ ಖಾಸಗಿ ಹೂಡಿಕೆ ಯೋಜನೆ (ರಸ್ತೆ ಟೋಲ್ ಅಥವಾ ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕ ನಿರ್ಧಾರಣೆ ಮತ್ತು ಸಂಗ್ರಹಣೆ) ಅಧಿಸೂಚನೆ, 2009ಯ ಅನುಸಾರ, ಅಧಿಸೂಚನೆಯಲ್ಲಿ 2009-10ರ ಮೂಲ ಟೋಲ್ ದರಗಳನ್ನು ಸಗಟು ಮಾರಾಟ ಮೌಲ್ಯ ಸೂಚ್ಯಾಂಕದ (ಡಬ್ಲ್ಯುಪಿಐ)[142] ಆಧಾರದ ಮೇರೆಗೆ ಪ್ರತೀ ವರ್ಷವೂ 1 ಏಪ್ರಿಲ್‌ನಿಂದ ಹೆಚ್ಚಳಗೊಳಿಸಬೇಕಿತ್ತು. ಈ ಅಧಿಸೂಚನೆಯ ಅನುಸಾರ, ವಾಗ್ಧಾರಿ-ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡ-ರಾಮನಗರ-ಅಳ್ನಾವರ್ ರಸ್ತೆಗೆ ಟೋಲ್ ದರಗಳನ್ನು ಅದರಂತೆಯೇ ನಿರ್ಧಾರಣೆ ಮಾಡುವ ಅಗತ್ಯತೆಯಿತ್ತು.

ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ನೀಡಿರುವ ಶುಲ್ಕ ನಿಯಮಗಳು/ಅಧಿಸೂಚನೆಗಳ ಷೆಡ್ಯೂಲು-ಆರ್ ಅನ್ವಯಗೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದು ಎಂದು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿರುವ ಮೇಲೆ ತಿಳಿಸಲಾದ ಯೋಜನೆಗಳ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳು ತಿಳಿಸಿರುತ್ತವೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಶುಲ್ಕ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಬರೆಯುವಲ್ಲಿ ಸಹಾಯಕ್ಕಾಗಿ, ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗೆ ಒಂದು ಮಾದರಿ ಅಧಿಸೂಚನೆಯನ್ನು ಲಗತ್ತಿಸಲಾಗಿತ್ತು.

ಟೋಲ್ ದರಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮೋದಿತ ಟೋಲ್ ಅಧಿಸೂಚನೆ, 2009ಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗೆ ಲಗತ್ತಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಮಾದರಿ ಅಧಿಸೂಚನೆಯ ಅನುಸಾರ ನಿರ್ಧಾರಣೆ ಮಾಡಲಾಯಿತು ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು. ಮಾದರಿ ಅಧಿಸೂಚನೆಯಲ್ಲಿನ ಮೂಲ ದರಗಳು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಟೋಲ್ ಅಧಿಸೂಚನೆ, 2009ರಲ್ಲಿನ ದರಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದವು ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಲಾಯಿತು. ಮುಂದುವರೆದು, ಮಾದರಿ ಅಧಿಸೂಚನೆಯು ಸಗಟು ದರ ಸೂಚ್ಯಾಂಕವನ್ನು (ಡಬ್ಲ್ಯುಪಿಐ) ಪರಿಗಣಿಸಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಹೆಚ್ಚಳಕ್ಕೆ ಹಾಗೂ ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ ಶೇಕಡಾ ಮೂರನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಲು ಅನುವು ಮಾಡಿತ್ತು, ಆದರೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಟೋಲ್ ಅಧಿಸೂಚನೆ, 2009 ಸಗಟು ದರ ಸೂಚ್ಯಾಂಕದ (ಡಬ್ಲ್ಯುಪಿಐ) ಪರಿಗಣನೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಅನುವು ಮಾಡಿತ್ತು.

ವಾಗ್ಧಾರಿ-ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಅಧಿಸೂಚನೆ, 2009ರ ಅನುಸಾರ ವಿಧಿಸಬೇಕಿದ್ದ ಟೋಲ್ ದರಗಳು ಹಾಗೂ ಮಾದರಿ ಅಧಿಸೂಚನೆಯ ಅನುಸಾರ ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ ವಿಧಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಟೋಲ್ ದರಗಳನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆ:

---

[142] 2010-11ರ ಸಾಲಿಗೆ ಟೋಲ್ ದರವನ್ನು ಲೆಕ್ಕಹಾಕಲು: 2009-10ರ ಮೂಲ ಟೋಲ್‌ದರ x ಡಿಸೆಂಬರ್ 2009ರ ಡಬ್ಲ್ಯುಪಿಐ/ ಡಿಸೆಂಬರ್ 2008ರ ಡಬ್ಲ್ಯುಪಿಐ.

ಕೋಷ್ಟಕ ಸಂಖ್ಯೆ 5.1.4: ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕಗಳ ವಿಧಿಸುವಿಕೆ

ಕ್ರ ಮ ಸಂಖ್ಯೆ	ವಾಹನದ ಮಾದರಿ	2009–10ರ ಮೂಲ ದರ (₹ / ಕಿಮೀ)		1 ಏಪ್ರಿಲ್ 2012ರಲ್ಲಿದ್ದಂತೆ ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕಗಳು (₹ / ಕಿಮೀ)	
		ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಟೋಲ್ ಅಧಿಸೂಚನೆ,2009ರ ಅನುಸಾರ ಪರಿಗಣಿಸಬೇಕಿರುವುದು	ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಿದ್ದುದು	ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಟೋಲ್ ಅಧಿಸೂಚನೆ,2009ರ ಅನುಸಾರ ವಿಧಿಸಬೇಕಿದ್ದುದು	ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ ವಿಧಿಸಿದ್ದುದು
1	ಕಾರು/ವ್ಯಾನು/ಜೀಪು	0.50	0.58[143]	0.632[144]	0.732
2	ಮಿನಿ ಬಸ್ಸು/ಎಲ್‌ಸಿವಿ	0.75	0.87	0.948	1.097
3	ಬಸ್ಸು/ಟ್ರಕ್ಕು	1.50	1.75	1.895	2.208
4	ಎಂಎವಿ	2.25	2.62	2.843	3.305

ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ಟೋಲನ್ನು ಲೆಕ್ಕಹಾಕುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಪರಿಗಣಿಸಲಾದ ಮೂಲ ದರಗಳು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಟೋಲ್ ಅಧಿಸೂಚನೆ, 2009ಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದವು ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನಿಸಬಹುದು. ಇದು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯು ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ಅಂದರೆ ಸೆಪ್ಟಂಬರ್ 2012ರಿಂದ ಮೊದಲ ಚಾಚಿನಲ್ಲಿ (60.61 ಕಿಮೀಗಳು) ವಾಹನ ಒಂದಕ್ಕೆ ₹ 5 ರಿಂದ ₹ 65ರವರೆಗೆ ಹಾಗೂ ಎರಡನೆಯ ಚಾಚಿನಲ್ಲಿ (76.067 ಕಿಮೀಗಳು) ವಾಹನ ಒಂದಕ್ಕೆ ₹ 5 ರಿಂದ ₹ 80ರವರೆಗೆ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ್ದರು ಎಂಬುದನ್ನು ಮೇಲಿನ ಕೋಷ್ಟಕದಿಂದ ಕಾಣಬಹುದು. ಧಾರವಾಡ–ರಾಮನಗರ–ಅಳ್ನಾವರ ರಸ್ತೆಗೆ ಕೂಡ ಟೋಲ್ ದರಗಳನ್ನು ಲೆಕ್ಕಹಾಕುವ ಸಲುವಾಗಿ ಇದೇ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಅನುಸರಿಸಲಾಗಿತ್ತು ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಒಂದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಟೋಲ್ ₹ 15 ರಿಂದ ₹ 85ರವರೆಗೆ ಆಗಿತ್ತು.

ವಾಗ್ಧಾರಿ–ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡ–ರಾಮನಗರ–ಅಳ್ನಾವರ್ ರಸ್ತೆಗೆ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯು ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ 2012 ಮತ್ತು ಡಿಸೆಂಬರ್ 2013ರಿಂದ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಿತು. ವಾಗ್ಧಾರಿ–ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಏಪ್ರಿಲ್ 2018ರಿಂದ ಡಿಸೆಂಬರ್ 2018ರ ಅವಧಿಗೆ ಹಾಗೂ ಧಾರವಾಡ–ರಾಮನಗರ–ಅಳ್ನಾವರ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಏಪ್ರಿಲ್ 2018ರಿಂದ ಮಾರ್ಚ್ 2019ರ ಅವಧಿಗೆ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಬಳಕೆದಾರ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಶುಲ್ಕವನ್ನು (ಲಭ್ಯವಿರುವ ಮಾಹಿತಿಯ ಅನುಸಾರ) ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಪರಿಮಾಣೀಕರಿಸಿತು, ಅದು ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ ₹ 6.24 ಕೋಟಿ ಮತ್ತು ₹ 1.24 ಕೋಟಿ ಆಗಿತ್ತು.

ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಟೋಲ್ ಅಧಿಸೂಚನೆ, 2009ನ್ನು ಉಲ್ಲಂಘಿಸಿ ಟೋಲನ್ನು ನಿಗದಿಗೊಳಿಸಿದ್ದು, ಬಳಕೆದಾರರ ಮೇಲೆ ಅವಿರತವಾಗಿ ತಪ್ಪಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದ ಹೊರೆಯನ್ನು ಹಾಕುವಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳಿಗೆ ಅನರ್ಹ ಲಾಭವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡುವಲ್ಲಿ ಪರಿಣಮಿಸಿತು.

ಯೋಜನಾ ಆಯೋಗವು ಪ್ರಕಟಿಸಿದ್ದ ಮಾದರಿ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಸೂಚಿಸಿದ್ದ ಟೋಲ್ ಮಾದರಿಯ ಆಧಾರದ ಮೇರೆಗೆ ವಿತ್ತೀಯ ಮಾದರಿಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಯಿತು ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ತರಿಸಿತು (ಜನವರಿ 2020). ಅದನ್ನು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಹಾರಗಳ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಲಾಯಿತು ಹಾಗೂ ಅದಕ್ಕೆ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಟೋಲ್ ಶುಲ್ಕಗಳ ಲೆಕ್ಕಹಾಕುವಿಕೆಯ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಕೂಡ ಅನುಮೋದಿಸಿದೆ.

ಉತ್ತರವು ಒಪ್ಪುವಂತಿಲ್ಲ. ಅನುಮೋದಿತ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳ ಷರತ್ತುಗಳ ಅನುಸಾರ, ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ನೀಡಿರುವ ಶುಲ್ಕ ನಿಯಮಗಳು/ಅಧಿಸೂಚನೆಯು ಟೋಲ್ ಲೆಕ್ಕಹಾಕಲು ಆಧಾರವಾಗಿರಬೇಕು. (ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳ ಕಲಮು 27.1.1 ಮತ್ತು ಷೆಡ್ಯೂಲು ಆರ್)

---

143 ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು, ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯು ನೀಡಿರುವ 5 ಸೆಪ್ಟಂಬರ್ 2012 ದಿನಾಂಕದ ಅಧಿಸೂಚನೆಯ ಅನುಸಾರ.

144 2012–13 ಸಾಲಿಗೆ ಟೋಲ್ ದರ = 0.586 (2011–12ರ ಮೂಲ ದರ) x ಡಿಸೆಂಬರ್ 2011ರ ಡಬ್ಲ್ಯುಪಿಐ (157.3) / ಡಿಸೆಂಬರ್ 2010ರ ಡಬ್ಲ್ಯುಪಿಐ (146) = ₹ 0.632.

ಅಲ್ಲದೆಯೇ, ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ನೀಡಿರುವ ಟೋಲ್ ಅಧಿಸೂಚನೆ, 2009ರಲ್ಲಿ ವಾಗ್ದಾರಿ–ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡ–ರಾಮನಗರ–ಅಳ್ನಾವರ ರಸ್ತೆಗೆ ಟೋಲ್ ದರಗಳನ್ನು ಅಧಿಸೂಚನೆಯ ದರಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇರೆಗೆ ನಿಗದಿಗೊಳಿಸಬೇಕು ಎಂಬುದಾಗಿ ಸುಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿದೆ.

5.1.19.2. ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಟೋಲ್ ಅಧಿಸೂಚನೆ, 2009ರ ಅನುಸಾರ, ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ವಿಧಿಸುವುದು 7.0 ಮೀಟರುಗಳಿಗಿಂತ ಅಧಿಕ ಅಗಲವಿರುವ ಎರಡು–ಪಥಗಳ ಸಾರಿಗೆ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಅನ್ವಯಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಧಾರವಾಡ– ರಾಮನಗರ ಅಳ್ನಾವರ ರಸ್ತೆಯ ಒಟ್ಟು ಉದ್ದವು 61.75 ಕಿಮೀ ಆಗಿದ್ದು ಈ ಪೈಕಿ 23.20 ಕಿಮೀಗಳಷ್ಟು ಚಾಚು ಮೀಸಲು ಅರಣ್ಯದ ಮೂಲಕ 5.5 ಮೀಟರುಗಳ ಅಗಲದೊಂದಿಗೆ ಹಾದುಹೋಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು. ಅರಣ್ಯ ಇಲಾಖೆಯು 23.20 ಕಿಮೀಗಳ ಚಾಚಿನಲ್ಲಿ ಏಳು ಮೀಟರುಗಳ ಅಗಲದ ಸಾರಿಗೆ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಅನುಮತಿ ಕೊಡಲಿಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ ಅದನ್ನು 5.5 ಮೀಟರುಗಳಿಗೆ ನಿರ್ಬಂಧಿಸಲಾಗಿತ್ತು.

ಆದಾಗ್ಯೂ, 38.55 ಕಿಮೀಗಳಿಗೆ (23.20 ಕಿಮೀಗಳನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ) ನಿರ್ಬಂಧಿಸುವ ಬದಲು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು 61.75 ಕಿಮೀಗಳ ಸಂಪೂರ್ಣ ಚಾಚಿಗೆ ಬಳಕೆದಾರರುಗಳಿಗೆ ಶುಲ್ಕಗಳನ್ನು ವಿಧಿಸುತ್ತಿದ್ದರು ಹಾಗೂ ಸಂಗ್ರಹಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಇದು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ನೀಡಿದ್ದ ಟೋಲ್ ಅಧಿಸೂಚನೆಯ ಉಲ್ಲಂಘನೆಯಾಗಿತ್ತು. ಮತ್ತೊಂದು ಕಡೆ, ಕಂಪನಿಯು ಈ 23.20 ಕಿಮೀಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲವನ್ನು 7 ಮೀಟರುಗಳಿಂದ 5.5 ಮೀಟರುಗಳಿಗೆ ಇಳಿಸಿ ಕಾಮಗಾರಿಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಇಳಿಮುಖಗೊಳಿಸಲು (₹ 10.49 ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದ) ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಿಲ್ಲ. (***ಕಂಡಿಕೆ 5.1.15.1ನ್ನು*** ಉಲ್ಲೇಖಿಸುವುದು)

5.5 ಮೀಟರುಗಳ ಅಗಲದ ಸಾರಿಗೆ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದ 23.20 ಕಿಮೀಗಳಿಗೆ ಏಪ್ರಿಲ್ 2018ರಿಂದ ಮಾರ್ಚ್ 2019ರವರೆಗೆ[145] ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ್ದ ಟೋಲ್ ₹ 1.41 ಕೋಟಿ[146] ಆಗಿತ್ತು. ವರ್ಷದಿಂದ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಡಿಸೆಂಬರ್ 2040ರವರೆಗೂ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗುವ ಈ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಪ್ರಮಾಣದ ಟೋಲ್ ರಸ್ತೆ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಅಸಮರ್ಥನೀಯ ಹೊರೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರಿಗೆ ಅನರ್ಹ ಲಾಭ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಂತಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕಡಿಮೆ ಅಗಲದ ಸಾರಿಗೆ ರಸ್ತೆಗೆ ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕದಲ್ಲಿ ಇಳಿಕೆ ಮಾಡಲು ಯಾವುದೇ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ನಿರ್ದೇಶನಗಳು ಇರುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಟೋಲನ್ನು ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸುವಲ್ಲಿ ಪರಿಣಮಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ತರಿಸಿತು (ಜನವರಿ 2020).

ಟೋಲ್ ಅಧಿಸೂಚನೆ, 2009ರ ಅನುಸಾರ, ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕವು 7.0 ಮೀಟರುಗಳ ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕೂ ಮೀರಿದ ಅಗಲದ ಸಾರಿಗೆ ಮಾರ್ಗದೊಂದಿಗಿನ ಎರಡು ಅಥವಾ ಅದಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪಥಗಳ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಅನ್ವಯಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಆದ್ದರಿಂದ, 5.5 ಮೀಟರುಗಳಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಅಗಲದ ಸಾರಿಗೆ ಮಾರ್ಗದ 23.20 ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಗೆ ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ್ದು ಸರಿಯಾದ ಕ್ರಮವಾಗಿರಲಿಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ, ಉತ್ತರವು ಒಪ್ಪುವಂತಿರುವುದಿಲ್ಲ.

ಟೋಲ್ ವರಮಾನವು ಸಂಗ್ರಹಣೆಗೊಳ್ಳದಿದ್ದುದು

5.1.19.3. ಯೋಜನಾ ಆಯೋಗದ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳ ಅನುಸಾರ, ಪಿಸಿಒಡಿ ನೀಡಿದ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ಅಥವಾ ಅಧಿಸೂಚನೆಯನ್ನು ನೀಡಿದ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ಯಾವುದು ತದನಂತರದ್ದೋ, ಆ

---

[145] 2013–14ರಿಂದ 2017–18ರ ಅವಧಿಗೆ ವಾಹನಗಳ ಮಾಹಿತಿಯು ಲಭ್ಯವಿರಲಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಆದ್ದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಲೆಕ್ಕಹಾಕಲಾಗಲಿಲ್ಲ.

[146] 5.5 ಮೀಟರುಗಳ ಅಗಲವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ 23.20 ಕಿಮೀಗಳ ಉದ್ದದ ಸಾರಿಗೆ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ವಾಹನಗಳ ವಾಸ್ತವಿಕ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ವಾಹನ ಒಂದರ ಟೋಲ್ ದರದಿಂದ ಗುಣಿಸುವ (ವಾಹನದ ಮಾದರಿ–ಕಾರು, ಲಾರಿ, ಬಸ್ಸು, ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಅವಲಂಭಿಸಿದಂತೆ ದರವು ₹ 15 ರಿಂದ ₹ 95ರವರೆಗೆ ಆಗಿತ್ತು) ಮೂಲಕ ಲೆಕ್ಕಹಾಕಲಾಗಿದೆ.

ದಿನಾಂಕದಿಂದ 45 ದಿನಗಳ ಒಳಗೆ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವ ಅಗತ್ಯತೆಯಿತ್ತು. ಕಂಪನಿಯು ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯ ಹಕ್ಕನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಸಹ–ಹಣಕಾಸಿನ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ, ಯಾವುದೇ ಸಂಭಾವ್ಯ ವರಮಾನದ ನಷ್ಟವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಪಿಸಿಒಡಿಯ ನಂತರ ತಕ್ಷಣದಲ್ಲಿ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ನಿಯಮಗಳ ಅನುಸಾರ ಅಗತ್ಯತೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತವೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಈ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಗೆ ಮಾರ್ಚ್ 2016ರಲ್ಲಿ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿತು.

ಆರು ಯೋಜನೆಗಳ ಪೈಕಿ, ಪಿಸಿಒಡಿಯನ್ನು ಫೆಬ್ರವರಿ 2018/ಅಕ್ಟೋಬರ್ 2018ರಲ್ಲಿ ನೀಡಲಾಗಿದ್ದ ಐದು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಪನಿಯು ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯ ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವಿಕೆಯನ್ನು ವಿಳಂಬ ಮಾಡಿತ್ತು ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು. ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕದ ಸಂಗ್ರಹಣೆಗಾಗಿ ಸಮ್ಮತಿ ಪತ್ರಗಳನ್ನು (ಎಲ್‌ಒಎ) ಫೆಬ್ರವರಿ 2019 ಮತ್ತು ಜುಲೈ 2019ರ ನಡುವೆ ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು, ಆದರೆ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯು ಸೆಪ್ಟಂಬರ್ 2019 ಮತ್ತು ಜನವರಿ 2020ರ ನಡುವೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಿತ್ತು ಹಾಗೂ ವಿಳಂಬವು ಐದರಿಂದ ಹನ್ನೊಂದು ತಿಂಗಳುಗಳವರೆಗೆ ಆಗಿತ್ತು. ಸಮ್ಮತಿ ಪತ್ರವನ್ನು ನೀಡಿದನಂತರವೂ ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲು ವಿಳಂಬಕ್ಕೆ ಕಾರಣಗಳು ದಾಖಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಇರಲಿಲ್ಲ.

ಸಮ್ಮತಿ ಪತ್ರದ ಅನುಸಾರ ವಾಸ್ತವಿಕ ವಾರ್ಷಿಕ ಟೋಲ್ ವರಮಾನವು ₹ 13.04 ಕೋಟಿ ಎಂಬುದಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸಿ, ಐದು ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಭಾವ್ಯ ವರಮಾನದ ನಷ್ಟವು ₹ 35.86 ಕೋಟಿ[147] ಆಗುತ್ತದೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ವಿಜಯಾ ಬ್ಯಾಂಕಿನಿಂದ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡಿರುವ ಸಾಲದ ಮರುಪಾವತಿಗಾಗಿ ಕಂಪನಿಯು ಆಯವ್ಯಯದ ಬೆಂಬಲವನ್ನು ಕೋರಬೇಕಾಯಿತಾದ್ದರಿಂದ ರಾಜ್ಯದ ಆಯವ್ಯಯದ ಮೇಲೆ ಇಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಹೊರೆಯು ಹೆಚ್ಚಾಯಿತು.

ಅನೇಕ ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಪೂರ್ಣಗೊಳ್ಳುವುದು ಬಾಕಿ ಉಳಿದಿದ್ದರಿಂದ ಪಿಸಿಒಡಿ ನೀಡಿದ ಕೂಡಲೆಯೇ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ಉತ್ತರಿಸಿತು (ಜನವರಿ 2020). ಸ್ಥಳೀಯರ ದಾಳಿ ಹಾಗೂ ನ್ಯಾಯಾಲಯ ಪ್ರಕರಣಗಳಂತಹ ಅನೇಕ ಅಡಚಣೆಗಳ ಹೊರತಾಗಿಯೂ, ಕಂಪನಿಯು ಐದು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಯಿತು ಹಾಗೂ ಉಳಿದ ಒಂದು ಯೋಜನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಮಾರ್ಚ್ 2020ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗುವುದು.

ಉತ್ತರವು ಒಪ್ಪುವಂತಿಲ್ಲ:

i. ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಷರತ್ತುಗಳ ಅನುಸಾರ, ಕೆಲವು ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿಲ್ಲವಾದರೂ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿ ಮತ್ತು ವಿಶ್ವಸನೀಯತೆಯಿಂದ ವಾಣಿಜ್ಯ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ತರಬಹುದು ಎಂಬುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಂಡನಂತರ ಪಿಸಿಒಡಿಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿತ್ತು ಮತ್ತು ಆದ್ದರಿಂದ ಕೆಲವು ಬಾಕಿಯಿರುವ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಕಾರಣ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಲಾಗಲಿಲ್ಲ ಎಂಬ ವಾದವು ಸಮರ್ಥನೀಯವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ;

ii. ಕೋರ್ಟು ಪ್ರಕರಣಗಳು ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಗೆ ಅಡಿಯನ್ನುಂಟು ಮಾಡಿದವು ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಸಾಕ್ಷ್ಯಾಧಾರದ ಬೆಂಬಲವಿರಲಿಲ್ಲ;

---

[147] **ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–1, 6, 7:** ಸಮ್ಮತಿ ಪತ್ರ/ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡ ದಿನಾಂಕ– ಜುಲೈ 2019/ಡಿಸೆಂಬರ್ 2019: ನಷ್ಟ – ₹ 13.04 ಕೋಟಿ × 5/12 ತಿಂಗಳುಗಳು × 3 ಯೋಜನೆಗಳು = ₹ 16.30 ಕೋಟಿ; **ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–3**: ಸಮ್ಮತಿ ಪತ್ರ/ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡ ದಿನಾಂಕ – ಫೆಬ್ರವರಿ 2019/ಜನವರಿ 2020: ನಷ್ಟ– ₹ 13.04 ಕೋಟಿ x 11/12 ತಿಂಗಳುಗಳು × 1 ಯೋಜನೆ = ₹ 11.95 ಕೋಟಿ; **ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–5**: ಸಮ್ಮತಿ ಪತ್ರ/ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡ ದಿನಾಂಕ – ಫೆಬ್ರವರಿ 2019/ ಸೆಪ್ಟಂಬರ್ 2019: ನಷ್ಟ – ₹ 13.04 ಕೋಟಿ × 7/12 ತಿಂಗಳುಗಳು × 1 ಯೋಜನೆ = ₹ 7.61 ಕೋಟಿ.

iii. ಸಮ್ಮತಿ ಪತ್ರವನ್ನು ನೀಡಿದನಂತರ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿನ ವಿಳಂಬಕ್ಕೆ ಉತ್ತರವು ವಿವರಣೆಯನ್ನು ನೀಡಿರುವುದಿಲ್ಲ. ವಿಜಿಎಫ್ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಖಾಸಗಿ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳು ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವಾಯಿತಾದಲ್ಲಿ, ಕಂಪನಿಯು ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರುಗಳಿಗೆ ಸಮ್ಮತಿ ಪತ್ರಗಳನ್ನು ನೀಡಿದನಂತರವೂ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಮಾಡಲು ವಿಫಲಗೊಂಡಿತು;

iv. ಅಲ್ಲದೆಯೇ, ಉಳಿದ ಒಂದು ಯೋಜನೆಗೆ (ಡಬ್ಲ್ಯುಸಿಪಿ–2: ಬೀದರ್–ಚಿಂಚೋಳಿ) ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯು ಇನ್ನೂ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡಿರುವುದಿಲ್ಲ (ಸೆಪ್ಟಂಬರ್ 2020).

ಸಾರಿಗೆ ಮಾದರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆ ನಡೆಸದಿದ್ದುದು

5.1.20. ವಾಗ್ಧಾರಿ–ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ, ಧಾರವಾಡ–ರಾಮನಗರ–ಅಳ್ನಾವರ ಮತ್ತು ಗಿಣಿಗೇರಾ–ಗಂಗಾವತಿ–ಸಿಂಧನೂರು ರಸ್ತೆ ಯೋಜನೆಗಳ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳ ಷರತ್ತುಗಳ ಅನುಸಾರ ಕಂಪನಿಯು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರ ಸಂಬಂಧಿತ ದಾಖಲೆಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಬೇಕಿತ್ತು ಹಾಗೂ ಯೋಜನಾ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿರುವ ವಾಸ್ತವಿಕ ಸಂಚಾರವನ್ನು ನಿರ್ಧಾರಣೆ ಮಾಡುವ ಸಲುವಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ಮಾದರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ನಡೆಸಬೇಕಿತ್ತು. ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ವರದಿ ಮಾಡಿರುವ ಸಾರಿಗೆಗಿಂತ ಸಾರಿಗೆ ಮಾದರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಯು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ತೋರಿಸಿದಲ್ಲಿ, ಸಾರಿಗೆ ಮಾದರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಯು ನಿರ್ಧರಿಸಿರುವ ಸಾರಿಗೆಯು ಒಡಂಬಡಿಕೆ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕೆ ಸಾರಿಗೆಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಮುಂದುವರೆದು, ವಾಸ್ತವಿಕ ಸರಾಸರಿ ಸಾರಿಗೆಯು ಗುರಿಯಾಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿರುವ ಸಾರಿಗೆಗಿಂತ ಶೇಕಡಾ ಎರಡೂವರೆಯಷ್ಟಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಅಧಿಕವಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ರಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿಯನ್ನು ಅದರಂತೆಯೇ ಹೊಂದಾಣಿಕೆ ಮಾಡಬೇಕಿತ್ತು.

ಮುಂದುವರೆದು, ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳ ಷರತ್ತುಗಳು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳು ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಮತ್ತು ಪಾರದರ್ಶಕತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದ ಸಾರಿಗೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ದತ್ತಾಂಶಗಳು ಮತ್ತು ಮಾಹಿತಿಯ ವಿನಿಮಯಕ್ಕಾಗಿ ಕಂಪನಿಯ ಜಾಲತಾಣಗಳಿಗೆ ದಿನದ ಎಲ್ಲಾ ವೇಳೆಯೂ ಸಂಪರ್ಕತೆಯೊಂದಿಗೆ ಗಣಕಯಂತ್ರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸತಕ್ಕದ್ದು, ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಎಂಬುದನ್ನು ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿದ್ದವು.

ಕಂಪನಿಯು ವಾರ್ಷಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಮಾದರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ನಡೆಸಿರಲೂ ಇಲ್ಲ ಅಥವಾ ಟೋಲ್ ಪ್ಲಾಝಾಗಳಲ್ಲಿನ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಕಂಪನಿಯ ಜಾಲತಾಣಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕಿಸಿರಲೂ ಇಲ್ಲ. ಅದರಿಂದಾಗಿ, ಪ್ರಕ್ಷೇಪಿಸಲಾಗಿರುವುದಕ್ಕಿಂತ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದ ಸಾರಿಗೆಯ ಕಾರಣ ಹೆಚ್ಚಳಗೊಂಡಿರುವ ವರಮಾನದಿಂದಾಗಿ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳಿಗೆ ಅನರ್ಹ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಯಾವುದಾದರೂ ಇದ್ದಲ್ಲಿ, ನೀಡಲಾಗುತ್ತಿರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಯಾವುದೇ ಮಾರ್ಗಗಳಿರಲಿಲ್ಲ.

ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳ ಅನುವುಗಳ ಅನುಸಾರ ಸಾರಿಗೆ ಮಾದರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಗಳನ್ನು ನಡೆಸುವ ಭರವಸೆಯನ್ನು ನೀಡುವ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳು ಸಲ್ಲಿಸಿದ್ದ ಮಾಸಿಕ ಪ್ರಗತಿ ವರದಿಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇರೆಗೆ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಸಮೀಕ್ಷಿಸಲಾಗಿತ್ತು ಹಾಗೂ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳ ಪ್ರಕಾರ ವಾಸ್ತವಿಕ ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯು ಪ್ರಕ್ಷೇಪಿಸಲಾಗಿರುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅಗಿರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ತಿಳಿಸಿತು (ಜನವರಿ 2020). ಕಂಪನಿಯು ಎಲ್ಲಾ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೂ ಒಂದು ಜಾಲತಾಣ ಹಾಗೂ ಯೋಜನಾ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲಿದೆ ಹಾಗೂ ಕಂಪನಿಯ ತಂತ್ರಾಂಶ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂಬುದಾಗಿಯೂ ತಿಳಿಸಿತು.

ಕಂಪನಿಯು ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಅಗತ್ಯತೆಯಿದ್ದಂತೆ ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ಮಾದರಿ ಸಮೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ನಡೆಸದೆಯೇ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ಸಲ್ಲಿಸಿದ್ದ ವರದಿಗಳ ಮೇಲೆ ಅವಲಂಬಿತವಾಗಿತ್ತಾದ್ದರಿಂದ ಉತ್ತರವು ಒಪ್ಪುವಂತಿಲ್ಲ.

'ಟೋಲ್ ವಿಧಿಸುವಿಕೆ ಮತ್ತು ಸಂಗ್ರಹಣೆ' ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಲಾದ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಷರತ್ತುಗಳಿಗೆ ಹಾಗೂ ಎರಡು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಟೋಲ್ ದರ ನಿಗದಿಗೊಳಿಸುವುದರ ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರದ ಅಧಿಸೂಚಿತ ಆದೇಶಗಳಿಗೆ ಬದ್ಧವಾಗಿರುವುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಸಲುವಾಗಿ ಕಂಪನಿಯು ವಿಫಲಗೊಂಡಿತಾದ್ದರಿಂದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಲೋಪದೋಷಗಳಿದ್ದವು ಎಂಬುದಾಗಿ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಈ ಮೂಲಕ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ಬಂದಿರುತ್ತದೆ. ಅದು ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯನ್ನು ಸಮಯೋಚಿತವಾಗಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವುದನ್ನು (ಐದು ಯೋಜನೆಗಳು) ಹಾಗೂ ಮಾದರಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಮೀಕ್ಷೆಯ ಮೂಲಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ಧಾರಣೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳ ಷರತ್ತನ್ನು ಅನುಸರಿಸುವುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ವಿಫಲಗೊಂಡಿತು (ಮೂರು ಯೋಜನೆಗಳು).

ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಿದ ನಂತರದ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ

5.1.21. ಕಂಪನಿಯು ವರ್ಷಾಶನ/ವಿಜಿಎಫ್ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ ಪೂರ್ಣರೂಪಕ್ಕೆ ತಂದಿದ್ದ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ಯೋಜನಾ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ರಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷತೆ, ಸುಗಮತೆ ಹಾಗೂ ಅಡಚಣೆರಹಿತ ಸಾರಿಗೆಯ ಹರಿವನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಸಲುವಾಗಿ ನಿಯತಕಾಲಿಕ ಪ್ರತಿರೋಧಕ ನಿರ್ವಹಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗತಕ್ಕದ್ದು ಎಂಬುದನ್ನು ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿರುತ್ತವೆ. ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ನಿರ್ದಿಷ್ಟನಿರೂಪಣೆಗಳು ಮತ್ತು ಪ್ರಮಾಣಕಗಳ ಅನುಸಾರ ಯೋಜನಾ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ನಿಯತಕಾಲಿಕ ಮತ್ತು ಪ್ರತಿರೋಧಕ ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕೈಪಿಡಿಯನ್ನು ರೂಪಿಸುವ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣಾ ಅಗತ್ಯತೆಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ವಾರ್ಷಿಕ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮನ್ನು ನೀಡುವ ಅಗತ್ಯತೆಯಿತ್ತು.

ಆದಾಗ್ಯೂ, ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳು ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ***ಅನುಬಂಧ ಸಂಖ್ಯೆ 21***ರಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಿರುವಂತೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳ ಷರತ್ತುಗಳಿಗೆ ಬದ್ಧವಾಗಿರಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು. ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೆಳಗೆ ತಿಳಿಸಲಾಗಿದೆ.

i. ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರ– ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಗಿಣಿಗೇರಾ–ಗಂಗಾವತಿ–ಸಿಂಧನೂರು ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆ ಕೈಪಿಡಿಗಳು ಮತ್ತು ವಾರ್ಷಿಕ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಸಿಒಡಿ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ಮೂರರಿಂದ ಐದು ವರ್ಷಗಳ ವಿಳಂಬದ ನಂತರ ಸಲ್ಲಿಸಿದ್ದವು, ಧಾರವಾಡ–ಅಳ್ನಾವರ–ರಾಮನಗರ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಇವುಗಳನ್ನು 2014–15ರಿಂದಲೂ ಸಲ್ಲಿಸಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಅದರಿಂದಾಗಿ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳು ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದಂತಹ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕಾರ್ಯಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡುವ ಸಲುವಾಗಿ ಒಂದು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿತ್ವದಿಂದ ಕೂಡಿದ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಇರಲಿಲ್ಲ.

ii. ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ–ಲಕ್ಷ್ಮೇಶ್ವರ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಬೆಂಕೆಲ್‌ಮ್ಯಾನ್ ಬೀಮ್ ಡಿಫ್ಲೆಕ್ಷನ್ (ಬಿಬಿಡಿ) ಪರೀಕ್ಷಣೆಯನ್ನು[148] ವಾರ್ಷಿಕ ಪರೀಕ್ಷಣೆಯ ಅಗತ್ಯತೆಗೆ ಪ್ರತಿಯಾಗಿ ಮೂರು ವರ್ಷಗಳು ಎರಡು ತಿಂಗಳುಗಳ ವಿಳಂಬದನಂತರ ಜೂನ್ 2015ರಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಆಗಸ್ಟ್ 2018ರಲ್ಲಿ ನಡೆಸಲಾಗಿತ್ತು. ಮುಂದುವರೆದು, ರಸ್ತೆಗೆ ಮೇಲ್ಪದರವನ್ನು ಹಾಕುವ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಅಗತ್ಯತೆಯಿದ್ದಂತಹ 42.96 ಕಿಮೀಗಳಿಗೆ ಪ್ರತಿಯಾಗಿ ಕೇವಲ 25 ಕಿಮೀಗಳಿಗೆ ಹಾಕಲಾಗಿತ್ತು.

---

[148] ಹಾಲಿ ಇರುವ ಹೊಂದಿಕೊಳ್ಳುವ ನೆಲೆಗಟ್ಟಿನ ರಚನಾತ್ಮಕ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಅಳೆಯಲು ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿರುವ ನಿಶ್ಶಕ್ತ ನೆಲೆಗಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಸಬಲಗೊಳಿಸಲು ಅಂದಾಜು ಮತ್ತು ವಿನ್ಯಾಸ ತಯಾರಿಸಲು ಬಳಸುವ ಪರೀಕ್ಷೆ.

iii. ಧಾರವಾಡ–ಅಳ್ನಾವರ–ರಾಮನಗರ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ಸಿಒಡಿ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ಐದು ವರ್ಷಗಳು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡನಂತರ (ಆಗಸ್ಟ್ 2018ರಲ್ಲಿ ಬಾಕಿಯಿತ್ತು) ಬಿಟುಮಿನಸ್ ಕಾಂಕ್ರೀಟಿನ ರಸ್ತೆ ಮೇಲ್ಪದರವನ್ನು ಹಾಕುವ ಸಲುವಾಗಿ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರಲಿಲ್ಲ. ಮೇಲ್ಭಾಗದ ಬಿಟುಮಿನಸಿನ ಬಾಳಿಕೆ ಅವಧಿಯು ಕೇವಲ ಐದು ವರ್ಷಗಳಾಗಿರುವುದರಿಂದ ರಸ್ತೆಯ ಸ್ಥಿತಿಗತಿಯು ಹಾಳಾಗಿ ಹೋಗಿತ್ತು. ಸ್ವತಂತ್ರ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ರವರು/ಭೌಗೋಳಿಕ–ತಾಂತ್ರಿಕ ತಜ್ಞರು ಕೂಡ ರಸ್ತೆಗೆ ಆಗಿರುವ ಹಾನಿಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸದಿರುವ ಕಾರಣ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಆಗಿರುವ ಅನಾನುಕೂಲತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಿದ್ದರು.

ಛಾಯಾಚಿತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ 5.1.5: ನಿಕೃಷ್ಟಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗಿರುವ ಧಾರವಾಡ–ಅಳ್ನಾವರ–ರಾಮನಗರ ರಸ್ತೆ (ಮೇ 2019).

iv. ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರ– ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆಯ ನೆಲಗಟ್ಟಿನ ಮೇಲ್ಪದರವನ್ನು [149] ನವೀಕರಿಸುವ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಬೇಕಿದ್ದ ಮಾರ್ಚ್ 2017ಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಯಾಗಿ 22 ತಿಂಗಳುಗಳ ವಿಳಂಬದ ನಂತರ ಡಿಸೆಂಬರ್ 2018ರಲ್ಲಿ ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು.

v. ವಾಗ್ದಾರಿ–ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗೆ ನೆಲಗಟ್ಟಿನ ಮೇಲ್ಪದರವನ್ನು ನವೀಕರಿಸುವ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಸಲುವಾಗಿ ಬಾಕಿಯಾಗಿದ್ದಂತಹ ದಿನಾಂಕದ ನಂತರವೂ (ಜನವರಿ 2018) ಹಾಗೂ ಒರಟುತನ/ರಫ್‌ನೆಸ್ ಇಂಡೆಕ್ಸ್ ಮತ್ತು ಬಿಬಿಡಿ ಟೆಸ್ಟುಗಳನ್ನು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಅಂತರಗಳಲ್ಲಿ (ವಾರ್ಷಿಕ) ನಡೆಸಲು ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರಲಿಲ್ಲ.

ಛಾಯಾಚಿತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ 5.1.6: ನಿಕೃಷ್ಟಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗಿರುವ ವಾಗ್ದಾರಿ–ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ (ಏಪ್ರಿಲ್ 2019).

vi. ಗಿಣಿಗೇರಾ–ಗಂಗಾವತಿ–ಸಿಂಧನೂರು ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಐದು ಮತ್ತು ಹತ್ತನೇ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ನಿಯತವಾಗಿ ನಿಯತಕಾಲಿಕ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಮಾಡುವ ಷರತ್ತನ್ನು ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿರಲಿಲ್ಲ, ಇದು ಇತರೆ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಗಿದ್ದ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳಿಂದ ಒಂದು ಮಾರ್ಗಾಂತರಣವಾಗಿತ್ತು.

ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳು ನಿರ್ವಹಣೆಯ ಅಗತ್ಯತೆಗಳಿಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ರಸ್ತೆಯ ನಿರ್ವಹಣೆ/ರಿಪೇರಿಗಳನ್ನು ಮಾಡಲು ವಿಫಲಗೊಂಡಲ್ಲಿ, ಸಂಭಾವ್ಯ ಅಪಾಯ ಮತ್ತು ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯ ಮೇಲೆ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲು ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಷರತ್ತುಗಳು (ಷರತ್ತು 17.8 ಮತ್ತು 17.9) ಕಂಪನಿಗೆ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ನೀಡಿರುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ, ಅಂತಹ ಮೌಲ್ಯ/ವೆಚ್ಚದ ಶೇಕಡಾ 20ಕ್ಕೆ ಸಮನಾದ ಒಂದು ಮೊತ್ತವನ್ನು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ/ಕಂಪನಿಗೆ ನಷ್ಟ ಪರಿಹಾರಗಳನ್ನಾಗಿ

[149] ಇದು, ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರದಿಂದ ಸವೆಯುವುದನ್ನು ತಡೆಯುವ ಸಲುವಾಗಿ ರಸ್ತೆಯ ನೆಲಗಟ್ಟಿಗೆ ಹಾಕುವ ಮೇಲ್ಪದರವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪಾವತಿಸುವ ಅಗತ್ಯತೆಯಿತ್ತು. ಆದಾಗ್ಯೂ ಕಂಪನಿಯು ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ವಿಫಲವಾಗಿತ್ತು.

ಮೂರು ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ [150] ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರಾಗಿದ್ದ ಚೆನ್ನೈನ ಮೆ. ಜಿವಿಆರ್ ಇನ್ಫ್ರಾ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್ಸ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್, ಇವರು ದಿವಾಳಿಯಾಗಿದ್ದರು ಎಂಬುದನ್ನು ಕೂಡ ಗಮನಿಸಲಾಯಿತು. ಎರಡು ಯೋಜನೆಗಳ (ವಾಗ್ಧಾರಿ–ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡ–ರಾಮನಗರ–ಅಳ್ನಾವರ) ರಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿಯು ಡಿಸೆಂಬರ್ 2040ರವರೆಗೂ ಊರ್ಜಿತವಾಗಿತಾದ್ದರಿಂದ, ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಯ ಮೇಲೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ/ಕಂಪನಿಗೆ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಹಣಕಾಸಿನ ಹೊರೆಯು ಬೀಳುವುದು.

ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ, ಕಂಪನಿಯು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳು ರಸ್ತೆಗಳ ನಿಯತಕಾಲಿಕ ನಿರ್ವಹಣೆಯ ಕಡೆಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳ ಷರತ್ತುಗಳನ್ನು ಪಾಲಿಸಿರುವರು ಎಂಬುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಅಥವಾ ಗುತ್ತಿಗೆ ಅನುವುಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲು ಹಾಗೂ ಅಂತಹ ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನು ಐದು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿನ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳಿಂದ ವಸೂಲಾತಿ ಮಾಡುವ ಸಲುವಾಗಿ ಯಾವುದೇ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ಇರಲಿಲ್ಲ. ನಿರ್ವಹಣೆಯ ಅಗತ್ಯತೆಗಳ ಅನುಸಾರ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿ ವಿಫಲಗೊಂಡಿದ್ದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಬಳಸುವವರಿಗೆ ಅನಾನುಕೂಲತೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿದ್ದಲ್ಲದೆಯೇ, ಅವರ ಹಣಕ್ಕಾಗಿ ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ಹಾಗೂ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸುವುದನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಲಾಗುವ ಉತ್ತಮ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಪಡೆಯುವುದರಿಂದ ವಂಚಿತರಾದರು. ಕಂಪನಿಯು ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಷರತ್ತುಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲು ವಿಫಲಗೊಂಡಿದ್ದರಿಂದ, ಇದು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳಿಗೆ ಅನರ್ಹ ಲಾಭಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡುವಲ್ಲಿಯೂ ಪರಿಣಮಿಸಿತು.

ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆ ಕೈಪಿಡಿಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುವಂತೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಪೂರ್ವಭಾವಿ ಯೋಜನೆಯ ಕಡೆಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಯ ಅನುವುಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸುವುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವಂತೆ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳಿಗೆ ನಿರ್ದೇಶನಗಳನ್ನು ನೀಡಲು ಸರ್ಕಾರವು ತನ್ನ ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ (ಜನವರಿ 2020) ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿತು.

ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ

5.1.22. ಯೋಜನಾ ಆಯೋಗದ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳು (ಆಗಸ್ಟ್ 2012) ಇನ್ನಿತರವುಗಳ ಜೊತೆಗೆ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡುವ ಸಲುವಾಗಿ ಈ ಕೆಳಗಿನ ರೇಖಾಚಿತ್ರದಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಿರುವಂತೆ ಎರಡು ಹಂತದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಸಲಹೆ ನೀಡಿತು, ಅವೆಂದರೆ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ (ಕಂಪನಿ) ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಗಳ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾ ಘಟಕ (ಪಿಎಂಯು) ಹಾಗೂ ಸಚಿವಾಲಯದ ಅಥವಾ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾ ಸಮೀಕ್ಷಾ ಘಟಕ (ಪಿಆರ್‌ಯು).

ರೇಖಾಚಿತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ 5.1.2: ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಯೋಜನೆಗಳ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆ

ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾ ಸಮೀಕ್ಷಾ ಘಟಕ (ಪಿಆರ್‌ಯು)

ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ

- ಪಿಎಂಯು ಸಲ್ಲಿಸುವ ಮಾಸಿಕ ವರದಿಗಳನ್ನು ಪಿಆರ್‌ಯು ಸಮೀಕ್ಷಿಸುವುದು ಹಾಗೂ ತಪ್ಪುಗಳು ಅಥವಾ ಲೋಪದೋಷಗಳು, ಯಾವುದಾದರೂ ಇದ್ದಲ್ಲಿ ಅವುಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವುದನ್ನು ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡುವುದು ಅಥವಾ ಸ್ವತ: ತಾನೇ ಅವುಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವುದು.

ಯೋಜನೆಗಳ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾ ಘಟಕ (ಪಿಎಂಯು)

ಕಂಪನಿ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ

- ಪಿಎಂಯು ಫೈನಾನ್ಷಿಯಲ್ ಕ್ಲೋಷರ್‌ನ ಸಾಧನೆ, ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಕಾಲಮಿತಿಗೆ ಬದ್ಧತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರುವುದು, ತಪ್ಪುಗಳಿಗೆ ದಂಡವಿಧಿಸುವಿಕೆಗೆ ಕ್ರಿಯಾ ಯೋಜನೆಗಳು. ಇತ್ಯಾದಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳ ಷರತ್ತುಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿತ ಮಾಸಿಕ ವರದಿಯನ್ನು ಪಿಆರ್‌ಯುಗೆ ಸಲ್ಲಿಸುವುದು,

[150] ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ–ಲಕ್ಷ್ಮೇಶ್ವರ ರಸ್ತೆ, ವಾಗ್ಧಾರಿ–ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡ–ರಾಮನಗರ–ಅಳ್ನಾವರ ರಸ್ತೆ.

ಪೂರ್ವ ನಿದರ್ಶನ ಷರತ್ತುಗಳಿಗೆ[151] ಅನುಸರಣೆ ಮತ್ತು ಫೈನಾನ್ಸಿಯಲ್ ಕ್ಲೋಷರ್‌ನ ಸಾಧನೆ, ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಕಾಲಮಿತಿಗೆ ಬದ್ಧತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದೆ ಹಾಗೂ ಇತರೆ ಬದ್ಧತೆಗಳು, ಲೋಪದೋಷಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವ ಕ್ರಮಗಳು, ತಪ್ಪುಗಳಿಗೆ ದಂಡನೆ ವಿಧಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಕ್ರಿಯಾ ಯೋಜನೆ, ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕಗಳ ವಿಧಿಸುವಿಕೆ ಮತ್ತು ಸಂಗ್ರಹಣೆ, ಇತ್ಯಾದಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪಿಎಂಯು ವರದಿಗಳನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸುವುದನ್ನು ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳು ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿರುತ್ತವೆ. ಪಿಆರ್‌ಯು ಪಿಎಂಯು ಸಲ್ಲಿಸಿದ ವರದಿಯನ್ನು ಸಮೀಕ್ಷಿಸಬೇಕಿತ್ತು ಹಾಗೂ ಯಾವುದಾದರೂ ತಪ್ಪುಗಳು ಅಥವಾ ಲೋಪದೋಷಗಳು ಸಂಭವಿಸಿದ್ದಲ್ಲಿ ಅವುಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರುವುದನ್ನು ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡಬೇಕಿತ್ತು ಅಥವಾ ಸ್ವತ: ತಾನೇ ಅವುಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕಿತ್ತು.

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಯವರು, ಐಡಿಡಿ, ಇವರ ಅಧ್ಯಕ್ಷತೆಯಲ್ಲಿನ ಪಿಆರ್‌ಯು ಹಾಗೂ ಕಂಪನಿಯ ಓರ್ವ ಸೂಪರಿಂಟೆಂಡಿಂಗ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ರವರ ನೇತೃತ್ವದಲ್ಲಿದ್ದ ಪಿಎಂಯು, ಇವುಗಳನ್ನು ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಸಹ-ಹಣಕಾಸಿನ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಅಂತಿಮ ರೂಪಕ್ಕೆ ತಂದನಂತರ (ಡಿಸೆಂಬರ್ 2015) ಅನುಕ್ರಮವಾಗಿ ಫೆಬ್ರವರಿ 2016 ಮತ್ತು ಮಾರ್ಚ್ 2016ರಲ್ಲಿ ರಚಿಸಲಾಯಿತು, ಅದರಿಂದಾಗಿ ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನವು ಸಮಯೋಚಿತವಾಗಿ ಆಗುವುದು, ಫೈನಾನ್ಸಿಯಲ್ ಕ್ಲೋಷರ್, ನಿರ್ಧಾರಿತ ದಿನಾಂಕದ ಸಾಧನೆ, ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸಿರುವುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಸಲುವಾಗಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಇರಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯು ಗಮನಿಸಿತು. ಮುಂದುವರೆದು, ಯೋಜನೆಯ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವುದರ ಮೇಲೆ ಪಿಎಂಯು ಪಿಆರ್‌ಯುಗೆ ಯಾವುದೇ ಮಾಸಿಕ ವರದಿಗಳನ್ನೂ ಸಲ್ಲಿಸಿರಲಿಲ್ಲ.

ಮುಂದುವರೆದು, ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ವೆಚ್ಚಗಳ ಸುಧಾರಣೆಗಳ ಆಯೋಗವು, ರಸ್ತೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಮೂಲಕ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಮಾಡಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಷರತ್ತುಗಳು ಮತ್ತು ನಿಬಂಧನೆಗಳು ಹಾಗೂ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಟೋಲ್ ವಿಧಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಕಾರ್ಯನೀತಿ, ಇವುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳನ್ನು ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸುವ/ರೂಪಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ವಿದ್ಯುತ್ ವಲಯದಲ್ಲಿರುವ ನಿಯಂತ್ರಕರ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಓರ್ವ ಸ್ವತಂತ್ರ ನಿಯಂತ್ರಕರ (ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ನಿಯಂತ್ರಣಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ) ನೇಮಕ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದಾಗಿ ಶಿಫಾರಸು ಮಾಡಿತು (ಮೇ 2011). ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಆದಾಗ್ಯೂ, ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ನಿಯಂತ್ರಣಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಿರಲಿಲ್ಲ (ಡಿಸೆಂಬರ್ 2019).

ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿನ ಪಿಆರ್‌ಯುಗೆ ವರದಿ ಸಲ್ಲಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿನ ಅನುಪಸ್ಥಿತಿ ಹಾಗೂ ಸ್ವತಂತ್ರ ರಸ್ತೆ ನಿಯಂತ್ರಣಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸದಿದ್ದುದರ ಪ್ರಭಾವ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವಲ್ಲಿನ ವಿಳಂಬ, ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಸಮಸ್ಯೆಗಳ ಕಾರಣ ಕೆಲವು ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಬಾಕಿಯಿದೆ, ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಿಂದ ಹೊರತೆಗೆಯುವುದನ್ನು ಅಂತಿಮ ರೂಪಕ್ಕೆ ತರದಿರುವುದು, ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದೆ, ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸುವಲ್ಲಿ ವಿಳಂಬ, ರಸ್ತೆ ಸುರಕ್ಷತೆ ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆ, ಇತ್ಯಾದಿಗಳಿಗಾಗಿ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸದಿರುವುದು, ಇವುಗಳಿಂದ ಸುಸ್ಪಷ್ಟಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ.

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಯೋಜನೆಗಳು ತಮ್ಮ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳನ್ನು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿರುತ್ತವೆ ಹಾಗೂ ರಸ್ತೆಗಳಿಗಾಗಿ ನಿಯಂತ್ರಣಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವನ್ನು ಒಂದು ಸೂಕ್ತ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ರಚಿಸಲಾಗುವುದು ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರವು ನಿರ್ಗಮನ ಮಟ್ಟದ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ (ಡಿಸೆಂಬರ್ 2020) ತಿಳಿಸಿತು. ಪಿಆರ್‌ಯು ವರದಿಗಳ ಸಲ್ಲಿಕೆಯನ್ನು ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗುವುದು ಎಂಬುದಾಗಿಯೂ ಉತ್ತರಿಸಿತು (ಜನವರಿ 2020).

[151] ಪೂರ್ವ ನಿದರ್ಶನ ಷರತ್ತುಗಳು ಕಂಪನಿಯು ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಭೂಮಿಯನ್ನು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರಿಗೆ ವಹಿಸಿಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಷರತ್ತನ್ನು ಪಾಲಿಸಿರುವುದು ಹಾಗೂ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ಹಣಕಾಸಿನ ಸ್ಥಿತಿಗತಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಷರತ್ತುಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಿರುವುದನ್ನು (ಫೈನಾನ್ಸಿಯಲ್ ಕ್ಲೋಷರ್) ಉಲ್ಲೇಖಿಸುತ್ತದೆ.

ಪ್ರತಿಫಲ ವಿಶ್ಲೇಷಣೆ

5.1.23. ಕಂಪನಿಯು 788.74 ಕಿಮೀಗಳ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಅವುಗಳ ಚಾಲನಾ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಉತ್ತಮಗೊಳಿಸುವಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿದ್ದುದು ಪ್ರಶಂಸನಾರ್ಹವಾಗಿದ್ದರೂ ಅನುಷ್ಠಾನದಲ್ಲಿ ನ್ಯೂನತೆಗಳು ಸಹ ಇದ್ದವು.

ಛಾಯಾಚಿತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ 5.1.7: ಗಿಣಿಗೇರಾ–ಗಂಗಾವತಿ–ಸಿಂಧನೂರು ರಸ್ತೆ – ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಮತ್ತು ನಂತರ.

1. ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಸಹ–ಹಣಕಾಸಿನ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲಾದ ಯೋಜನೆಗಳಿಂದ (360.91 ಕಿಮೀಗಳು) ಚಿಂತಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಪ್ರಯೋಜನಗಳನ್ನು ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವಲ್ಲಿನ ವಿಳಂಬದ ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣದಿಂದ ಐದು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ 15 ತಿಂಗಳುಗಳು ಹಾಗೂ ಒಂದು ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ 26 ತಿಂಗಳುಗಳಷ್ಟು ಮುಂದಕ್ಕೆ ಹಾಕಲಾಗಿತ್ತು.

2. ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಸಹ–ಹಣಕಾಸಿನ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ವಾಸ್ತವಿಕ ಟೋಲ್ ವರಮಾನವು ಪ್ರಾರಂಭಿಕ ಪ್ರಕ್ಷೇಪಣೆಗಳ ಶೇಕಡಾ 77ರಷ್ಟಕ್ಕೆ ಇಳಿಮುಖಗೊಂಡಿದ್ದವು ಹಾಗೂ ಕಂಪನಿಯು ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯನ್ನು ಸಮಯೋಚಿತವಾಗಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ವಿಫಲಗೊಂಡಿತ್ತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ಕಂಪನಿಯು ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದ ಸಾಲ ಮರುಪಾವತಿಗಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಆಯವ್ಯಯವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿತು.

3. ಯಲಹಂಕ–ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆ (***ಕಂಡಿಕೆ 5.1.13.2***) ಯಲ್ಲಿರುವಂತೆ ವಿವಿಧ ಅಪೂರ್ಣ ಮಧ್ಯಂತರ ಚಾಚುಗಳ ಹಾಗೂ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ–ಲಕ್ಷ್ಮೇಶ್ವರ ರಸ್ತೆ, ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರದಿಂದ ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆ, ವಾಗ್ಧಾರಿ–ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡ–ಅಳ್ನಾವರ–ರಾಮನಗರ ರಸ್ತೆ (***ಕಂಡಿಕೆ 5.1.21***), ಇವುಗಳಲ್ಲಿರುವಂತೆ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಯ ಅನುಪಸ್ಥಿತಿಯ, ಇತ್ಯಾದಿ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು, ಟೋಲ್ ಪಾವತಿ ಮಾಡಿಯೂ, ಒಂದು ಸುಗಮ ಸಾರಿಗೆಯ ಪ್ರಯೋಜನಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ವಾಹನ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ವೆಚ್ಚ, ಪ್ರಯಾಣದ ಸಮಯ, ಇತ್ಯಾದಿ ಸಂಬಂಧಿತ ಉಳಿತಾಯಗಳನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗಲಿಲ್ಲ, ಇದು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಮೂಲಕ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಮೂಲ ಉದ್ದೇಶವನ್ನೇ ವಿಫಲಗೊಳಿಸಿತು.

4. ಮುಂದುವರೆದು, ಒಂದು ಯೋಜನೆಯನ್ನು (ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರ– ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆ) ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಆದ್ಯತೆಯ ರಸ್ತೆಗಳ ಭಾಗವಾಗಿರದಿದ್ದಾಗ್ಯೂ ಬಿಓಟಿ (ವರ್ಷಾಶನ) ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಯಿತು. ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ನೀಡಿರುವ ಟೋಲ್ ಅಧಿಸೂಚನೆಯನ್ನು ಉಲ್ಲಂಘಿಸಿದ್ದ ಕಾರಣ ಬಳಕೆದಾರರು ಎರಡು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ (ವಾಗ್ಧಾರಿ–ರಿಬ್ಬನಪಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡ–ಅಳ್ನಾವರ–ರಾಮನಗರ ರಸ್ತೆ) ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದ ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕದ ಹೊರೆ ಹೊತ್ತಿದ್ದರು. ಮುಂದುವರೆದು, ಸುರಕ್ಷತಾ ಲೆಕ್ಕಪರಿಶೋಧನೆಯನ್ನು ನಡೆಸುವಲ್ಲಿನ ಅನುಪಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷತಾ ಅಗತ್ಯತೆಗಳ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂಬುದರ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವುದೇ

ಭರವಸೆಗಳಿರಲಿಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ, ಉತ್ತಮಗೊಳಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಸೇವೆಗಳು ಮತ್ತು ಉತ್ತಮ ನಿರ್ವಹಣಾ ಪರಿಪಾಠಗಳ ಮೂಲಕ ಬಳಕೆದಾರರುಗಳಿಗೆ ಅವರು ಖರ್ಚು ಮಾಡಿದ ಹಣಕ್ಕೆ ನಿರೀಕ್ಷಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಉತ್ತಮ ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ನೀಡುವ ಗುರಿಯನ್ನು ಪ್ರಕ್ಷೇಪಿಸಲಾಗಿತಾದರೂ ಅದನ್ನು ವಾಸ್ತವವಾಗಿ ಸಾಧಿಸಿರಲಿಲ್ಲ.

ನಿರ್ಣಯ

1. ವಿಶ್ವ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಸಹ-ಹಣಕಾಸಿನ ಅಡಿಯಲ್ಲಿನ ಐದು ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ನಿರ್ದಿಷ್ಟಪಡಿಸಿದ್ದ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆ (ಕೆಎಸ್‌ಎಚ್‌ಐಪಿ) ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸುವ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದ್ದ ಮಾನದಂಡಗಳನ್ನು ಕಡೆಗಣಿಸಿ ಹೈಬ್ರೀಡ್ ವರ್ಷಾಶನ ಮಾದರಿಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಮೋದಿಸಲಾಗಿತ್ತು. ಈ ಯೋಜನೆಗಳ ಪೈಕಿ ಎರಡು ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ನಕಾರಾತ್ಮಕ ವಿಎಫ್‌ಎಮ್‌ನೊಂದಿಗೆ ನೀಡಿದ್ದ ಕಾರಣ ₹ 80.16 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಹಣಕಾಸಿನ ಹೊರೆಯಾಗಿತ್ತು. ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವಲ್ಲಿನ ವಿಳಂಬದ ಕಾರಣ ಸಂಗ್ರಹಣಾ ಯೋಜನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ನಿರ್ಧಾರಿತ ದಿನಾಂಕವನ್ನು ಘೋಷಿಸುವಲ್ಲಿ 15ರಿಂದ 26 ತಿಂಗಳುಗಳ ವಿಳಂಬಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವಲ್ಲಿನ ವಿಳಂಬದ ಕಾರಣ ಕಂಪನಿಯು ₹ 35.86 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ವರಮಾನವನ್ನು ಬಿಟ್ಟುಕೊಡುವಂತಾಯಿತು;

2. ಬಳ್ಳಾರಿ ನಗರ– ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ ಸೀಮಾ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಸಮೀಕ್ಷೆ ಪ್ರಕ್ಷೇಪಣೆಗಳನ್ನು ಕಡೆಗಣಿಸಿ ವರ್ಷಾಶನ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಪಥಗಳ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಯಿತು, ಇದು ₹ 29.53 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಹಣಕಾಸಿನ ಹೊರೆಯಲ್ಲಿ ಪರಿಣಮಿಸಿತು. ಕಂಪನಿಯು ಒಂದು ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದ ವಿಜಿಎಫ್‌ನಲ್ಲಿ ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ನೀಡಿದ ಕಾರಣ ₹ 22.81 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ಹಾಗೂ ಎರಡು ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳು/ಅನುಮೋದನೆಗಳಿಂದ ಮಾರ್ಗಾಂತರಣ ಮಾಡಿ ಕೆಲವು ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಅಸಮರ್ಥನೀಯವಾಗಿ ಸೇರಿಸಿದ್ದರಿಂದ ₹ 17.39 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದಷ್ಟು ತಪ್ಪಿಸಬಹುದಾಗಿದ್ದ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಭರಿಸಿತ್ತು;

3. ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿನ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ಬದಲಾವಣೆಗೊಳಿಸದ ಕಾರಣ ಹಾಗೂ ಕಾಮಗಾರಿಗಳು ಇಳಿಮುಖಗೊಂಡಿದ್ದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯ ವೆಚ್ಚದ ಶೇಕಡಾ 80ರಷ್ಟು ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ಸುರಕ್ಷತಾ ನಿಧಿಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಮೂಲಕ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರಿಗೆ ಅನರ್ಹ ಲಾಭಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡಲಾಗಿತ್ತು. ಆದೇಶಗಳನ್ನು ನೀಡುವುದು ಬಾಕಿಯಿರುವುದರಿಂದ ಒಂದು ವಿಜಿಎಫ್ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ₹ 32 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಸುರಕ್ಷತಾ ನಿಧಿಗೆ ಪಾವತಿಸಿರಲಿಲ್ಲ;

4. ಎರಡು ವಿಜಿಎಫ್ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರವು ನೀಡಿದ್ದ ಟೋಲ್ ಅಧಿಸೂಚನೆಯನ್ನು ಉಲ್ಲಂಘಿಸಿ ಟೋಲ್ ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿತಾದ್ದರಿಂದ, ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಬಳಸುವವರಿಗೆ ಅಧಿಕ ಪ್ರಮಾಣದ ಬಳಕೆದಾರ ಶುಲ್ಕದ ಹೊರೆಯನ್ನು ಹಾಕಲಾಗಿತ್ತು. ಈ ಎರಡು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಅಂತಹ ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ ಮುಂದುವರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವ ಬಳಕೆದಾರರ ಮೇಲಿನ ಟೋಲ್ ಶುಲ್ಕದ ಹೊರೆಯು ₹ 8.89 ಕೋಟಿ ಆಗಿತ್ತು;

5. ವಿಜಿಎಫ್/ವರ್ಷಾಶನ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲಾದ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷತಾ ಅಗತ್ಯತೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಕಂಪನಿ ಮತ್ತು ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳು ತಮ್ಮ ಬದ್ಧತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುವಲ್ಲಿ ವಿಫಲರಾಗಿದ್ದರು. ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರು ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳ ಷರತ್ತುಗಳನ್ನು ಉಲ್ಲಂಘಿಸಿ ರಸ್ತೆಗಳ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಿರಲಿಲ್ಲ ಹಾಗೂ ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ತಪ್ಪಿತಸ್ಥರಾಗುವ

ರಿಯಾಯಿತಿದಾರರುಗಳ ಮೇಲೆ ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಿನ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ಕಂಪನಿಯೂ ಕೂಡ ವಿಫಲಗೊಂಡಿತ್ತು;

6. ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯು ಅನುಪಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ವೆಚ್ಚಗಳ ಸುಧಾರಣೆಗಳ ಆಯೋಗವು ಶಿಫಾರಸು ಮಾಡಿದ್ದಂತೆ (ಮೇ 2011) ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ನಿಯಂತ್ರಣಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿರಲಿಲ್ಲ.

ಮೇಲಿನ ಅಂಶಗಳಿಂದಾಗಿ, ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳಲ್ಲಿ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಅಧಿಕ ಮಟ್ಟದ ದಕ್ಷತೆ, ಅಧಿಕ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಸೇವೆಗಳು ಹಾಗೂ ಹಣಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ಸಾಧಿಸಲಾಗಲಿಲ್ಲ.

ಶಿಫಾರಸುಗಳು

1. **ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಗಳ ಕಾರ್ಯಸಾಧ್ಯತೆಯನ್ನು ನಿರ್ಧಾರಣೆ ಮಾಡುವ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಪನಿಯು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಪ್ರಮಾಣಕಗಳಿಗೆ ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಾಗಿ ಬದ್ಧತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರುವುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಹಾಗೂ ಯಾವುದೇ ಮಾರ್ಗಾಂತರಣಗಳನ್ನು ಮಾಡದೆಯೇ ಯೋಜನೆಗಳು ಅನುಮೋದನೆಗೊಂಡಿರುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಅವುಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಬೇಕು;**

2. **ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವ–ಪೂರ್ವದ ಅಗತ್ಯತೆಗಳನ್ನು, ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಗಳಿಗೆ ಆದ್ಯತೆಯನ್ನು ನೀಡಬೇಕು ಹಾಗೂ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಂಭಾವ್ಯ ವಿಳಂಬಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಸಂಬಂಧಿತ ಇಲಾಖೆಗಳ ಸಮನ್ವಯತೆಯೊಂದಿಗೆ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರಿಗೆ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಡುವ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಬೇಕು;**

3. **ಕಂಪನಿಯು, ಉತ್ತಮ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷತಾ ರಸ್ತೆಗಳು ಎಲ್ಲಾ ಹವಾಮಾನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗಳಲ್ಲಿಯೂ, ಎಲ್ಲಾ ಕಾಲಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಲಭ್ಯವಿರುವುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಸಲುವಾಗಿ ಸುರಕ್ಷತಾ ಅಗತ್ಯತೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ಯೋಜನೆಯ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವಿಕೆಯ ಮೇಲೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಡಂಬಡಿಕೆಗಳ ಷರತ್ತುಗಳಿಗೆ ಬದ್ಧತೆಯಿಂದ ಕೂಡಿರುವುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು;**

4. **ಟೋಲನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ನೀಡಿರುವ ಟೋಲ್ ಅಧಿನಿಯಮದ ಅನುಸಾರ ನಿಗದಿಗೊಳಿಸಬೇಕು ಹಾಗೂ ಕಂಪನಿಯು ಟೋಲ್ ಸಂಗ್ರಹಣೆಯು ಸಮಯೋಚಿತವಾಗಿ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಳ್ಳುವುದನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವಿಕೆಯ ಎಲ್ಲಾ ಹಂತಗಳಲ್ಲಿಯೂ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಯನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು;**

5. **ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು, ವೆಚ್ಚಗಳ ಸುಧಾರಣಾ ಆಯೋಗವು ಶಿಫಾರಸು ಮಾಡಿರುವಂತೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳ್ಳುವ ಯೋಜನೆಗಳ ಉತ್ತಮ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆಗಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿಯಂತ್ರಣಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಬೇಕು.**