

प्रकरण - ॥

कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षण

प्रकरण II: कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षण

सार्वजनिक बांधकाम विभाग

‘हायब्रिड अॅन्युइटी मॉडेलद्वारे महाराष्ट्रातील रस्त्यांची सुधारणा’ या विषयावरील कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षण

2.1 प्रस्तावना

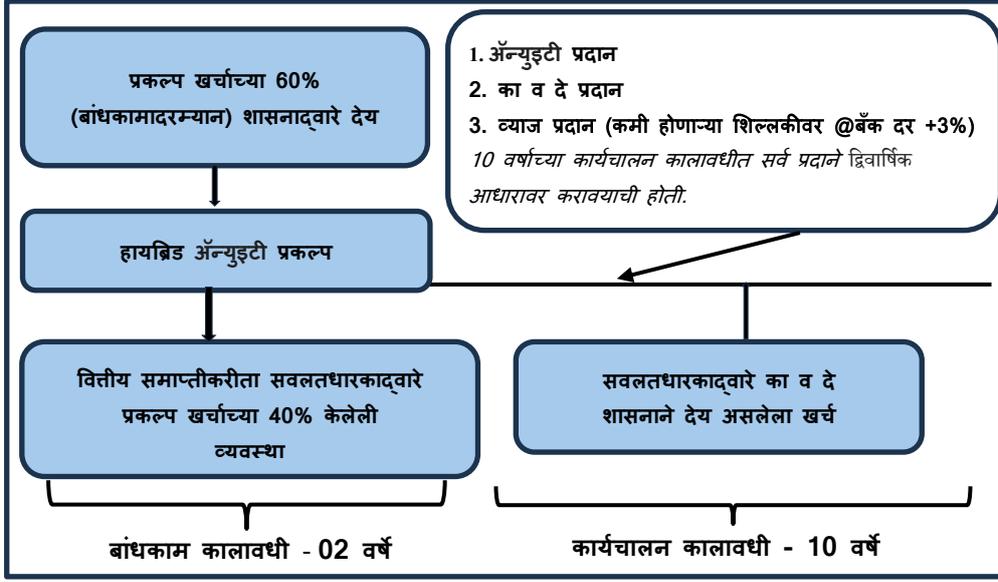
रस्त्यांचे जाळे वाहतुकीत महत्त्वाची भूमिका बजावतात जे राष्ट्राच्या सर्वांगीण विकासात योगदान देतात. हे कृषी उत्पादनांच्या उत्तम वाहतुकीत, उद्योगांच्या वाढीत योगदान करतात आणि सामाजिक-आर्थिक विकासास मदत करतात. महाराष्ट्रात, सार्वजनिक बांधकाम विभाग (विभाग) अंतिम वापरकर्त्यांना त्यांच्या गरजा पूर्ण करणारी वाहतूक व्यवस्था प्रदान करण्यासाठी रस्ते पायाभूत सुविधा विकसित करतात.

राज्यातील रस्ते विकास कामे ही अभियांत्रिकी, खरेदी, बांधकाम मॉडेलद्वारे केली जात होती ज्यामध्ये बांधकाम कालावधीत कंत्राटदाराला पूर्ण प्रदाने द्यावी लागत होती. तथापि, कधीकधी, निधीअभावी, शासनाला नवीन काम तसेच दुरुस्तीचे काम हाती घेणे शक्य होत नव्हते. ही अडचण लक्षात घेऊन, महाराष्ट्र शासनाने भारत सरकारद्वारे राबविल्या जाणाऱ्या हायब्रिड अॅन्युइटी मॉडेल (हॅम) प्रकल्पांच्या धर्तीवर राज्यातील रस्त्यांच्या विकासासाठी हॅम प्रकल्पांची अंमलबजावणी करण्याची घोषणा केली (नोव्हेंबर 2016).

हॅम अंतर्गत, महाराष्ट्र शासनाला बांधकाम कालावधी दरम्यान प्रकल्पाच्या किंमतीच्या 60 टक्के रक्कम इक्विटिच्या स्वरूपात सवलतधारकाला प्रदान करावयाची होती, जी सवलतधारकाने निर्धारित टप्पे साध्य करण्याशी जोडलेली होती. उर्वरित 40 टक्के रकमेची व्यवस्था सवलतधारकाला करावयाची होती जी बांधकाम काम पूर्ण झाल्यानंतर 10 वर्षांत बँक दरापेक्षा तीन टक्के जास्त व्याजासह अॅन्युइटीच्या स्वरूपात परतफेड करण्यात येणार होती. संपूर्ण प्रकल्पाचा खर्च कार्यचालन व देखभाल (का. व दे.) खर्चासह किंमत निर्देशांकाशी¹ जोडण्यात आला होता. बांधकाम दोन वर्षांत पूर्ण करावयाचे होते आणि सवलतधारक 10 वर्षांकरिता प्रकल्पाच्या देखभालीसाठी जबाबदार होता, ज्यासाठी खालील रचना-आकृतीमध्ये दाखवल्याप्रमाणे का. व दे. खर्च देय होता.

¹ किंमत निर्देशांकात भारत सरकारच्या उद्योग मंत्रालयाने प्रकाशित केलेल्या सर्व वस्तूसाठी घाऊक किंमत निर्देशांकाच्या (डब्ल्यूपीआय) 70 टक्के आणि कामगार ब्युरो, भारत सरकारने प्रकाशित केलेल्या औद्योगिक कामगारांसाठी ग्राहक किंमत निर्देशांकाच्या (सीपीआय) 30 टक्के यांचा समावेश असेल.

आकृती 1: हायब्रिड अॅन्युइटी मॉडेल



नोव्हेंबर 2016 पर्यंत राज्यातील एकूण रस्त्यांची लांबी² 3 लाख किमी (अंदाजे) होती. त्यापैकी 90,608 किमी हे प्रमुख राज्य महामार्ग (प्र.रा.म.³ 6,163 किमी), राज्य महामार्ग (रा.म.⁴ 33,860 किमी) आणि प्रमुख जिल्हा मार्ग (प्र.जि.मा.⁵ 50,585 किमी) होते. 90,608 किमी लांबीच्या रस्त्यापैकी 10,576 किमी लांबीचे रस्ते सुमारे ₹30,000 कोटी (सरासरी ₹तीन कोटी प्रति किमी) च्या अंदाजे गुंतवणुकीसह हॅम अंतर्गत करण्याचा निर्णय घेण्यात आला ज्यामध्ये शासकीय इक्विटी हिस्सा ₹18,000 कोटी (60 टक्के) आणि खाजगी इक्विटी हिस्सा ₹12,000 कोटी (40 टक्के) होता.

हॅम अंतर्गत समाविष्ट करण्याच्या नियोजित रस्त्याच्या लांबीच्या तुलनेत या कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षणात 42 नमुना प्रकल्पांमधील रस्त्याच्या लांबीचा तपशील खालील तक्ता-1 मध्ये दर्शविला आहे.

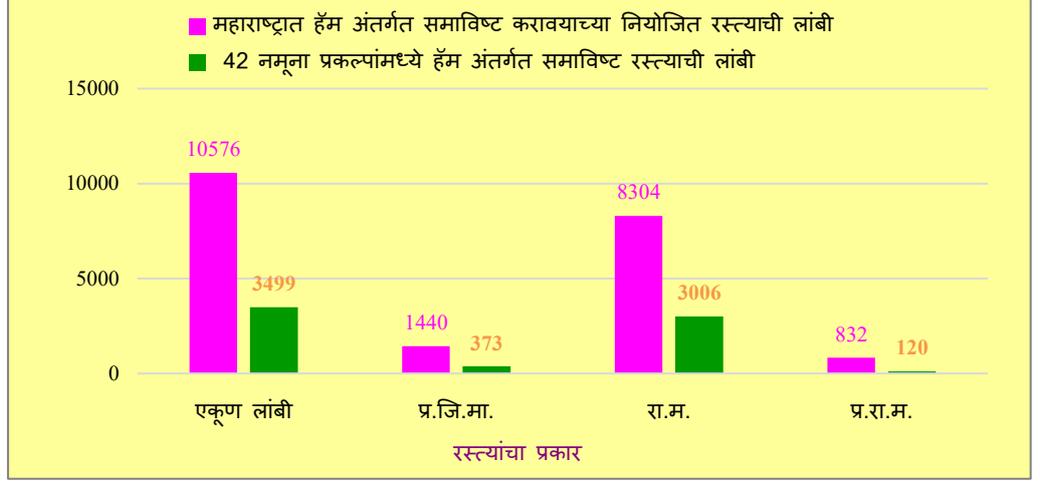
² महाराष्ट्राच्या 2017-18 च्या आर्थिक सर्वेक्षणानुसार.

³ प्रमुख राज्य महामार्ग (प्र.रा.म.) रस्ते हे राज्याच्या पूर्व-पश्चिम आणि उत्तर-दक्षिण भागांना जोडण्यासाठी आणि राज्यांतर्गत व्यापार आणि वाहतूक वाढविण्यासाठी आहेत (लांबी 6163 किमी).

⁴ राज्य महामार्ग (रा.म.) रस्ते जिल्हा मुख्यालय, राज्यातील महत्वाची शहरे आणि मोठी गावे यांना जोडतात आणि राष्ट्रीय महामार्ग रस्ते जोडतात (लांबी 33860 किमी).

⁵ प्रमुख जिल्हा मार्ग (प्र.जि.मा.) तालुक्याच्या ठिकाणाला जिल्ह्याच्या ठिकाणाशी जोडतो (लांबी 50,585 किमी).

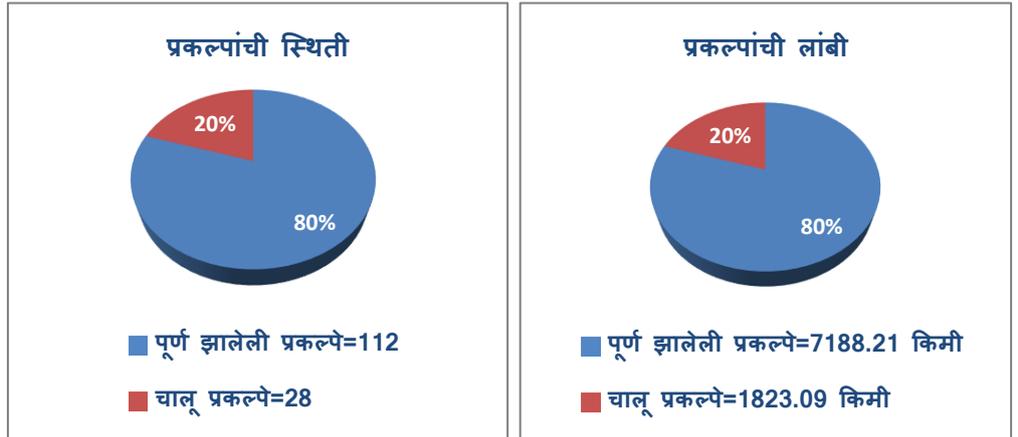
आलेख 1: हॅम अंतर्गत समाविष्ट रस्त्याची लांबी



(स्रोत:- विभागीय अभिलेखे)

हॅम अंतर्गत 10,576 किमी रस्त्यांची लांबी परिकल्पित केली होती. तथापि, फेब्रुवारी 2025 पर्यंत 140 प्रकल्पांमध्ये 9,011.31 किमी रस्त्याची लांबी (राष्ट्रीय महामार्ग म्हणून घोषित केलेल्या रस्त्याची लांबी वगळून) प्रत्येक प्रकल्पामध्ये सुमारे 50 किमी रस्त्याच्या लांबीसह समाविष्ट करण्यात आली होती. या 140 प्रकल्पांचा एकूण दिलेला बोली प्रकल्प खर्च (बीपीसी) ₹ 28,593.28 कोटी होता. खालील तक्ता 2 मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे या 140 प्रकल्पांपैकी, फेब्रुवारी 2025 पर्यंत 112 पूर्ण झाले होते (रस्त्याची लांबी 7,188.21 किमी) आणि 28 चालू होते (रस्त्याची लांबी 1,823.09 किमी).

आलेख 2: प्रकल्पांची पूर्ण होण्याची स्थिती / प्रकल्पांची लांबी



या 140 प्रकल्पांवर आजपर्यंत झालेल्या प्रत्यक्ष खर्चाचा तपशील प्रतीक्षेत आहे. पूर्ण झालेल्या 112 प्रकल्पांपैकी, 63 प्रकल्प 21 ते 979 दिवसांच्या विलंबाने पूर्ण झाली. 28 चालू प्रकल्प 24 ते 1353 दिवसांच्या विलंबाने आहेत.

तपशीलवार तपासणीसाठी लेखापरीक्षणाने **परिशिष्ट 2.1.1** मधील सूचीनुसार, 42 प्रकल्पांची निवड केली. फेब्रुवारी 2025 ला निवडक 42 प्रकल्पांच्या पूर्णतेची स्थिती आणि प्रदान केलेली किंमत व खर्चाचा तपशील **तक्ता 1** मध्ये दिला आहे.

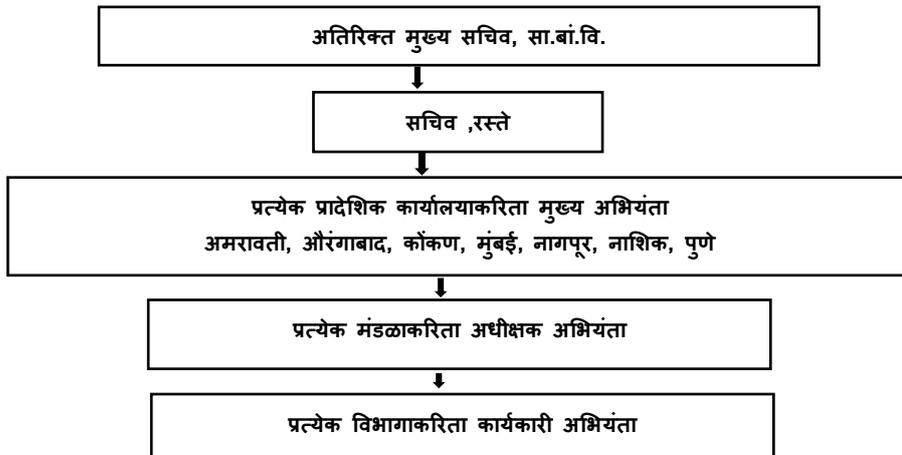
तक्ता 1: फेब्रुवारी 2025 ला निवडक प्रकल्पांची स्थिती

प्रकल्पांची संख्या	पूर्ण झालेले	चालू असलेले
42	37	5
बोली दिलेली किंमत (₹ कोटीमध्ये)	₹ 9918.98 कोटी	₹ 1577.20 कोटी
झालेला खर्च (₹ कोटीमध्ये)	₹ 11674.71 कोटी	₹ 1217.81 कोटी
विलंब दिवसांमध्ये	27 पासून 979 दिवसांदरम्यान	561 पासून 1237 दिवसांदरम्यान

2.2 संघटनात्मक संरचना

सर्वोच्च स्तरावर अतिरिक्त मुख्य सचिव (अ.मु.स.) विभागाचे प्रमुख असतात. सचिव (रस्ते) रस्त्यांची कामे पाहतात. राज्यात मुख्य अभियंता (मु.अ.) च्या तांत्रिक नियंत्रणाखाली सात सार्वजनिक बांधकाम (सा.बां.) प्रादेशिक कार्यालये (अमरावती, औरंगाबाद⁶, कोकण, नागपूर, नांदेड, नाशिक आणि पुणे) आहेत. मु.अ. ला सा. बा. मंडळाचे प्रभारी अधीक्षक अभियंता (अ.अ.) मदत करतात, जे सा.बां. मंडळ अंतर्गत कामांच्या अंमलबजावणीच्या देखरेखीसाठी जबाबदार असतात. अ. अ. अंतर्गत काम करणारे कार्यकारी अभियंता (का.अ.), सा.बां.विभागांचे प्रभारी असतात आणि विभागात रस्त्यांच्या कामांच्या अंमलबजावणीसाठी जबाबदार असतात. संघटनात्मक संरचना खाली **आलेख-3** मध्ये दर्शविला आहे.

आलेख-3: सा.बां. वि.ची संघटनात्मक संरचना



स्रोत: विभागीय अभिलेखे

⁶ आता छ. संभाजीनगर म्हणून बदलले.

2.3 लेखापरीक्षण उद्दिष्टे

कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षणाचे लेखापरीक्षण उद्दिष्टे हे निश्चित करणे होते की:

1. कराराच्या अटी व शर्ती विभागाच्या हिताचे संरक्षण करण्यासाठी तयार करण्यात आल्या होत्या की नाही आणि हॅम अंतर्गत स्वतंत्र प्रकल्पांची निवड योग्य होती की नाही.
2. स्वतंत्र प्रकल्पांची अंमलबजावणी मानके, मार्गदर्शक तत्वे आणि सवलत करारांनुसार करण्यात आली होती की नाही.
3. सवलत करारात नमूद केल्यानुसार सवलतधारकाला प्रदान करण्याच्या अटी व शर्तीचे काटेकोरपणे पालन करण्यात आले होते की नाही.
4. रस्त्याच्या गुणवत्तेचे संनियंत्रण व मूल्यांकन करण्यासाठी यंत्रणा पुरेशी व प्रभावी होती की नाही.

2.4 लेखापरीक्षण निकष

कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षणासाठी लेखापरीक्षण निकष येथून घेतले गेले होते:-

1. महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम नियमावली;
2. महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम लेखा संहिता;
3. अर्थसंकल्प पुस्तक व अर्थसंकल्प नियमावली;
4. रस्त्यांच्या बांधकामासाठी लागू होणाऱ्या इंडियन रोड काँग्रेस (आयआरसी) संहितेच्या तरतुदी आणि रस्ते वाहतूक व महामार्ग मंत्रालयाची मानके;
5. महाराष्ट्र शासन व भारत सरकारद्वारे हॅम अंतर्गत रस्ते व पुलांच्या अंमलबजावणीसाठी जारी शासकीय निर्णय, सूचना व आदेश;
6. महाराष्ट्र रस्ते विकास आराखडा 2001-21
7. डीपीआर सल्लागार, सवलतधारक आणि स्वतंत्र अभियंता (स्व.अ.) यांसाठी विनंती प्रस्ताव (आरएफपी);
8. प्रकल्पांचा सविस्तर प्रकल्प अहवाल (डीपीआर), डीपीआर सल्लागार व स्वतंत्र अभियंता यासाठी संदर्भ अटी आणि दर सूची;
9. वेगवेगळ्या प्रकल्पांकरिता सवलतधारकासोबत केलेले सवलत करार (सीए).

2.5 लेखापरीक्षण व्याप्ती, नमुना व पद्धती

कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षण, 2018-19 ते 2022-23 या कालावधीसाठी जुलै 2023 ते फेब्रुवारी 2024 या दरम्यान करण्यात आले.

एकूण 133 प्रकल्पांपैकी (मे 2023 ला असलेले), 131 प्रकल्प नमुन्यासाठी विचारात घेण्यात आले कारण नमुन्याच्या वेळी दोन प्रकल्प⁷ निविदा अवस्थेत होते. 131 प्रकल्प चार स्तरांमध्ये वर्गीकृत करण्यात आले. ₹ 800 कोटींवरील चार प्रकल्प 100 टक्के आधारावर निवडले गेले. तीन स्तरांच्या 127 प्रकल्पांमधून, 38 प्रकल्पांची निवड सोपी यादृच्छिक नमुना पद्धती वापरून करण्यात आली. प्रकल्पांच्या निवडीचा तपशील खालील तक्ता 2 मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे आहे.

तक्ता 2: प्रकल्पांच्या निवडीचा तपशील

अ. क्र.	स्तरांचे वर्गीकरण	प्रकल्पांची संख्या	निवडलेल्या प्रकल्पांची संख्या
1	₹ 100 कोटीपेक्षा कमी किंमतीचे प्रकल्प	10	03
2	₹ 100 कोटी ते ₹ 200 कोटी किंमतीचे प्रकल्प	73	22
3	₹ 200 कोटी ते ₹ 800 कोटी किंमतीचे प्रकल्प	44	13
4	₹ 800 कोटीहून अधिक किंमतीचे प्रकल्प	04	04
एकूण		131	42

(स्रोत - विभागीय अभिलेखे)

परिशिष्ट 2.1.1 मधील तपशीलानुसार पूर्ण झालेले 24 आणि 18 चालू असलेले प्रकल्प (मे 2023 पर्यंतची स्थिती) असे एकूण 42 प्रकल्प निवडण्यात आले जे एकूण प्रकल्पांच्या 32 टक्के होते.

अ. मु. स., सा.बा.विभाग, महाराष्ट्र शासन यांच्यासोबत 23 जून 2023 रोजी प्रवेश बैठक आयोजित करण्यात आली होती ज्यामध्ये लेखापरीक्षणाची व्याप्ती व विस्तार, लेखापरीक्षणाची उद्दिष्टे व निकष इ. स्पष्ट करण्यात आले होते.

अ.मु.स., सा.बां.वि. आणि सचिव, रस्ते, मंत्रालय, मुंबई, सा.बां. प्रदेशांचे (सा.बां.प्र.) मु.अ., सा.बां.प्र. येथे स्थापन केलेल्या दक्षता व गुणवत्ता नियंत्रण मंडळांचे (द. व गु.नि.मं.) अ.अ. आणि निवडक सा.बां. विभागांच्या का.अ. यांच्या कार्यालयांमध्ये अभिलेख्यांची तपासणी, डेटा व माहितीचे संकलन तसेच डेटा विश्लेषण करण्यात आले. निवडक प्रकल्प स्थळांची प्रत्यक्ष तपासणी विभागीय अधिकाऱ्यांसोबत करण्यात आली.

⁷ हॅम एयू-123 आणि हॅम एयू-117

12 डिसेंबर 2024 रोजी महाराष्ट्र शासनाचे उत्तर प्राप्त झाले. अ. मु. स., सा.बां. विभाग, महाराष्ट्र शासन यांच्यासोबत 3 मार्च 2025 रोजी निर्गमन बैठक आयोजित करण्यात आली होती. निर्गमन बैठकीदरम्यान प्राप्त झालेली उतरे मसुद्यात योग्यरित्या समाविष्ट करण्यात आली आहे.

2.6 अभिस्वीकृति

कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षण करण्याच्या विविध टप्प्यांवर सार्वजनिक बांधकाम विभागाने दिलेले सहकार्य लेखापरीक्षण अभिस्वीकृत करते.

लेखापरीक्षण निष्कर्ष

2.7 नियोजन

या कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षणाचे पहिले उद्दिष्ट कराराच्या अटी व शर्ती विभागाच्या हिताचे रक्षण करण्यासाठी तयार केल्या गेल्या आहेत की नाही आणि हॅम अंतर्गत स्वतंत्र प्रकल्पांची निवड योग्य होती की नाही याचे मूल्यांकन करणे हे होते.

विभागाने अॅन्युइटी प्रकल्पांच्या अंमलबजावणीसाठी मार्गदर्शक तत्वे व मानक करार तयार करण्यासाठी मु. अ., सा.बा. विभाग, पुणे यांच्या अध्यक्षतेखाली ऑक्टोबर 2015 मध्ये एक समिती स्थापन केली. समितीने आपल्या अहवालात (डिसेंबर 2015) रस्ते सुधारणा व मजबुतीकरण कार्यक्रम (आरआयएसपी, 2016) अंतर्गत ठराविक मापदंडाच्या⁸ आधारावर टप्प्याटप्प्याने घ्यावयासाठी संपूर्ण राज्यात प्र.रा.म. आणि रा.म. च्या 21025 किमी लांबीचे रस्ते (264 रस्ते) निवडले. समितीने सुचविले की जड वाहनांसाठी टोल आकारणीसह अॅन्युइटी नमुन्यांतर्गत रस्त्यांची कामे चार टप्प्यात करावीत. समितीने हे देखील सुचविले होते की ₹2000 कोटींच्या प्रारंभिक वाटपासह राज्य रस्ते विकास निधी (एसआरडीएफ) तयार केला जावा आणि टोल वसुलीची रक्कम निधीमध्ये जमा करावी.

हॅम द्वारा रस्त्यांच्या कामांच्या सुधारणेचा प्रस्ताव विभागाने तयार केला (नोव्हेंबर 2016) आणि 03 नोव्हेंबर 2016 रोजी झालेल्या बैठकीत, पाच

⁸ हाय ट्रॅफिक डेन्सिटी कॉरिडॉर, प्रमुख औद्योगिक केंद्रांना जोडणारे, महत्वाच्या तीर्थक्षेत्रांना जोडणारे-महत्वाची पर्यटन स्थळे जोडणारे-राष्ट्रीय महामार्ग जोडणारे राज्य महामार्ग, मागास भागातून जाणारे रस्ते, नवीन विमानतळ आणि एसईझेडला जोडणारे रस्ते, स्मार्ट शहरांना जोडणारे रस्ते, जिल्हा ते जिल्हा जोडणारे रस्ते, जिल्ह्याचे ठिकाण ते तालुका मुख्यालय जोडणारे रस्ते किंवा दिल्ली आणि मुंबई दरम्यान दिल्ली मुंबई औद्योगिक कॉरिडॉर/ समर्पित फ्रेट कॉरिडॉरला जोडणारे रस्ते.

निर्देशक⁹ लागू करून, प्र.रा.म., रा.म. आणि प्र.जि. मा.यांचा समावेश असलेल्या 10,576 किमी रस्त्यांची लांबी (195 रस्ते) समाविष्ट करण्याचा निर्णय घेण्यात आला. हॅम अंतर्गत या रस्त्याच्या लांबीचा समावेश करण्यासाठी प्रस्तावित खर्च ₹ 30,000 कोटी (सरासरी ₹ तीन कोटी प्रति किमी) होता ज्यामध्ये शासकीय इक्विटी हिस्सा 40 टक्के, ₹ 12,000 कोटी आणि खाजगी इक्विटी हिस्सा 60 टक्के, ₹ 18,000 कोटी इतका होता. 15 वर्षांच्या अॅन्युइटी कालावधीसह दोन वर्षांत बांधकाम पूर्ण करायचे होते.

हा प्रस्ताव वित्त विभाग (वि.वि.) व नियोजन विभाग (नि.वि.) यांकडे अभिप्राय आणि शिफारशीसाठी पाठवण्यात आला होता. वि.वि.व नि.वि. (नोव्हेंबर 2016) ने सुचवले की 10,000 किमी लांबीचा रस्ता हाताळल्यास राज्याच्या तिजोरीवर मोठा भार पडेल आणि टप्प्याटप्प्याने प्रायोगिक तत्वावर प्रकल्प राबविण्याची शिफारस केली. पुढे, विभागाची अतिरिक्त जमीन विकणे किंवा टोलद्वारे महसूलाचे संकलन करणे, यासारख्या पर्यायी व्यवस्थेद्वारे निधी उभारण्याच्या शक्यता शोधण्यासाठी सुचविले होते. हे सुद्धा सुचविले होते की सुरुवातीच्या कालावधीत 40 टक्के आगाऊ प्रदान कमी करण्याचा प्रयत्न करावा.

तथापि, विभागाने एकाच टप्प्यात 10,576 किमी लांबीच्या हॅम प्रकल्पांची अंमलबजावणी जाहीर केली (29 नोव्हेंबर 2016) व निर्णय घेतला (डिसेंबर 2016) की स्वतंत्र प्रकल्प किमान 100 किमीचे असावे आणि किंमत ₹ 250 कोटींपेक्षा जास्त असावी. त्यानुसार, 195 कामांचा समावेश असलेल्या 78 प्रकल्पांवर विचार करण्यात आला आणि निविदा मागवण्यात आल्या. तथापि, कोणताही प्रतिसाद न मिळाल्याने, शासकीय व खाजगी पक्षाच्या वाट्यामध्ये (नोव्हेंबर 2017) 40:60 वरून 60:40 पर्यंत बदल करण्यात आला, अॅन्युइटी कालावधी 15 वर्षांवरून 10 वर्षांपर्यंत कमी करण्यात आला आणि प्रकल्पांची लांबी 100 किमीवरून 50 किमी पर्यंत कमी करण्यात आली. त्यानुसार, प्रकल्पांची संख्या 78 वरून 140 पर्यंत सुधारित केली गेली.

लेखापरीक्षणाने रस्ते कामांची निवड प्रक्रिया, कामांसाठी डीपीआर तयार करणे व निविदा दस्तऐवज, यासंबंधित अभिलेख्यांची तपासणी केली. या मुद्द्यांशी संबंधित लेखापरीक्षण निष्कर्षांची चर्चा पुढील परिच्छेदांमध्ये केली आहे.

⁹ अर्थात तालुका ते तालुका जोडणी; 2. औद्योगिक जोडणी; 3. कृषी उत्पादने विपणन जोडणी; 4. पर्यटन व धार्मिक स्थळे जोडणी; आणि 5. भारी रहदारीची संख्या आणि समाविष्ट अधिक लोकसंख्या.

2.7.1 व्यवहार्यता अभ्यास आणि डीपीआरसाठी विनंती प्रस्ताव (आरएफपी) तयार करणे

डीपीआर तयार करण्याकरिता सल्लागारांच्या नियुक्तीसाठी एकत्रित निविदा मागवण्याचे काम मु.अ., सा.बां. प्र., पुणे यांना सोपवण्यात आले (डिसेंबर 2016). आदेशानुसार, संपूर्ण राज्यासाठी मु.अ., सा.बां. प्र., पुणे यांनी सल्लागारांच्या नियुक्तीसाठी विनंती प्रस्तावाच्या एकसमान अटी व शर्ती अंतिम केल्या (डिसेंबर 2016).

अभिलेख्यांच्या तपासणी दरम्यान लेखापरीक्षणात खालील अनियमितता निदर्शनास आल्या:

2.7.1.1 डीपीआरमध्ये सुविधा स्थलांतराचा तपशीलवार अंदाज

आरएफपीच्या संदर्भ अटीच्या (टीओआर) परिच्छेद 3.6 नुसार, सल्लागाराला विद्युत विभाग, सिंचन विभाग, नगरपालिका, विकास प्राधिकरण इत्यादींसह सर्व संबंधित शासकीय संस्थांशी संपर्क साधावा लागेल आणि सर्व मंजुर्या मिळवाव्या लागतील. पुढे, सल्लागार संरेखनासह सर्व महत्त्वाच्या भौतिक वैशिष्ट्यांचे तपशील गोळा करेल. या सर्वेक्षणात संभाव्य स्थलांतरासाठी पुरेशा जागेचा समावेश असलेल्या रस्त्याच्या संपूर्ण मार्गाधिकाराचा समावेश असेल आणि संबंधित स्थानिक अधिकाऱ्यांकडून समाविष्ट असलेल्या सर्व प्रकारच्या सुविधांच्या स्थलांतराचे अंदाजीत खर्च डीपीआरमध्ये समाविष्ट केले जातील.

लेखापरीक्षणामध्ये निदर्शनास आले की डीपीआर तयार करताना, सल्लागाराने सुविधा स्थलांतरासाठी तपशीलवार योजना व अंदाज तयार केले नव्हते आणि घटकनिहाय अंदाजाशिवाय फक्त एकरकमी तरतूद करण्यात आली होती. पूर्ण झालेल्या 24 नमुना प्रकल्पांपैकी दोन (एएम-1 आणि एएम-2) मध्ये असे निदर्शनास आले की डीपीआरमध्ये प्रदान केलेल्या सुविधा स्थलांतराचा अंदाजे एकरकमी खर्च ₹ 29.19 कोटी होता. तथापि, अंमलबजावणीच्या वेळी, सुविधा स्थलांतराचा प्रत्यक्ष खर्च ₹ 225.85 कोटी इतका आला.

आरएफपीमध्ये तरतूद केल्याप्रमाणे, सल्लागाराने सुविधा स्थलांतराचा तपशीलवार अंदाज तयार केला असता तर, प्रकल्पांचा अंदाजे खर्च अचूकपणे प्रस्तुत करता येऊ शकला असता.

शासनाने उत्तर दिले (डिसेंबर 2024) की तांत्रिक मंजूरी व मसुदा निविदा कागदपत्र तयार करणे ही एक कालबद्ध प्रक्रिया असल्याने, सुविधा स्थलांतरणासाठी तांत्रिक मंजूरी लाइन विभागांच्या, दृश्यात्मक व तोंडी संवादाच्या आधारे सुविधा

स्थलांतराचा विचार करून देण्यात आली. पुढे उत्तर दिले (मार्च 2025) की सुधारित प्रशासकीय मान्यता देण्यात आली आहे.

2.7.1.2 चुकीच्या कलमाचा समावेश केल्यामुळे अनावश्यक प्रदान

महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम लेखा संहिता 1984 च्या परिच्छेद 10.2.14 नुसार' जर कामाचे प्रमाण विहित विनिर्देशापर्यंत केलेले असेल तरच करारानुसार असलेल्या पूर्ण दराला मान्यता देण्यात यावी. आरएफपीच्या अनुसूची-1 मधील परिच्छेद 12' डीपीआरचे काम पूर्ण करण्याकरिता 11 घटकांसाठी ठेका मूल्याच्या वेगवेगळ्या टक्क्यांमध्ये सल्लागारांना डीपीआर सल्लागार शुल्काचे घटकनिहाय प्रदानाची तरतूद करते' ज्यामध्ये अंतिम भूसंपादन अहवाल सादर करण्याचे (10 टक्के) आणि भूसंपादन प्रस्ताव सादर करण्याचे (10 टक्के) घटक समाविष्ट आहे.

आरएफपी तरतूद करतो की "सेवा पूर्ण झाल्यानंतर, अंतिम कराराची रक्कम प्रत्यक्षात केलेल्या इनपुट व सेवांच्या आधारे काढली जाईल आणि त्यानुसार प्रदान समायोजित केले जाईल". तथापि, याउलट, प्रदान अनुसूचीच्या (आरएफपी) परिशिष्ट 6 मधील टीप 7 मध्ये नमूद केले आहे की, कोणत्याही प्रकरणात प्रकल्पासाठी कोणताही टप्पा लागू नसल्यास, अशा टप्प्यासाठी प्रदान त्याचा मागील टप्पा पूर्ण झाल्यानंतर देय होईल.

एप्रिल-जुलै 2017 या कालावधीत डीपीआर सल्लागार कामाचे कार्यादेश देण्यात आले होते. तथापि, मे 2017 मध्ये, विभागाने निर्णय घेतला की अतिरिक्त खर्च आणि भूसंपादन प्रक्रियेतील विलंब टाळण्यासाठी रस्त्याचे काम विद्यमान मार्गाधिकारावर¹⁰ केले जाईल. म्हणूनच, 20 टक्के सल्ला प्रदान असलेले भूसंपादन अहवाल किंवा भूसंपादन प्रस्ताव सल्लागारांद्वारा सादर करण्याची आवश्यकता नव्हती.

तथापि, सल्लागारांद्वारे प्रत्यक्षात न केलेल्या घटकांच्या प्रदानासाठी आरएफपी मध्ये विरोधाभासी शर्त (प्रदान अनुसूचीच्या परिशिष्ट 6 ची टीप 7) समाविष्ट केल्यामुळे अनावश्यक खर्च झाला आहे. राज्यात, ₹ 217.04 कोटी खर्चाच्या 195 कामांचा समावेश असलेले एकूण 78 डीपीआर तयार करण्यात आले होते. या 78 डीपीआरमध्ये, ₹ 43.40 कोटींची¹¹ तरतूद भूसंपादन क्रियाकलापांसाठी करण्यात आली होती ज्यांची अजिबात आवश्यकता नव्हती. मे 2017 मध्ये घेतलेल्या निर्णयानुसार भूसंपादन आवश्यक नसतांनाही, 42 नमूना प्रकल्पांपैकी

¹⁰ रस्ता (कॅरेजवे आणि शोल्डर्स), साइड ड्रेन, सर्व्हिस रोड, वृक्षारोपण, सुविधा इत्यादींचा समावेश असलेल्या प्रकल्प महामार्गासाठी आवश्यक असलेली एकूण जमिनीची रुंदी म्हणजे मार्गधिकार होय.

¹¹ ₹ 217.04 कोटींच्या एकूण 20 टक्के (10 टक्के अंतिम भूसंपादन, 10 टक्के भूसंपादन प्रस्ताव सादर करणे)

13 मध्ये, सल्लागारांना ₹ 5.55 कोटी¹² प्रदान केले गेले. 29 प्रकल्पांचा प्रदान तपशील प्रतीक्षेत आहे.

महाराष्ट्र शासनाने मागील उत्तरात (डिसेंबर 2024) असे म्हटले होते की, जरी प्रदान सूचीमध्ये भूसंपादन बाबींचा समावेश करणे चुकीचे असल्याचे दिसून आले असले तरी, यामुळे विभागावर कोणताही आर्थिक भार पडलेला नाही. भूसंपादनाच्या कामाची आवश्यकता नसतानाही, सर्व 78 डीपीआरमध्ये भूसंपादनासाठी 20 टक्के रक्कम प्रदान करण्याची तरतूद असल्याने हे उत्तर मान्य नाही. पुढे, 42 नमुना प्रकल्पांपैकी 13 मधील सल्लागारांना, मे 2017 मध्ये घेतलेल्या निर्णयाच्या अटीनुसार भूसंपादन आवश्यक नसतांनाही भूसंपादन घटकासाठी ₹ 5.55 कोटी प्रदान करण्यात आले.

शासनाने विभागाच्या अधिकाऱ्यांना भविष्यातील प्रकल्पांमध्ये याची नोंद घेण्याचे निर्देश दिले (मार्च 2025).

2.7.2 वन विभागाची मंजूरी न घेता हॅम अंतर्गत रस्ते प्रकल्पांची निवड

डीपीआरच्या व्यवहार्यता अभ्यासासाठी सल्लागार नियुक्तीकरिता विनंती प्रस्तावाच्या (आरएफपी) संदर्भाच्या अटीच्या (टीओआर) परिच्छेद 10.10 नुसार, डीपीआर अंतिम करताना सल्लागारांनी प्रकल्पासाठी आवश्यक असलेल्या वन विभागाच्या मंजुर्या मिळवल्या पाहिजेत. अंतिम मंजुर्या विभागाकडे सादर केल्या पाहिजेत जेणेकरून प्रकल्पाची अंमलबजावणी कोणत्याही अडथळ्याशिवाय त्वरित पुढे होऊ शकेल.

अभिलेख्यांची तपासणी करताना, 42 पैकी तीन प्रकल्पांमध्ये असे निदर्शनास आले की एक पदरी (3.5 मीटर ते 3.75 मीटर) ते दोन पदरी (7 मीटर) पर्यंत रुंदीकरण करावयाच्या रस्त्याचा एक मोठा भाग वन क्षेत्रातून जात होता, ज्याकरिता कामांच्या अंमलबजावणीसाठी वन विभागाची मंजूरी आवश्यक होती. तथापि, लेखापरीक्षणामध्ये असे निदर्शनास आले की प्रकल्पांची अंमलबजावणी वन विभागाची मंजूरी न घेता सुरु करण्यात आली ज्यामुळे खाली दिलेल्या तपशीलानुसार नंतर काम कमी करण्यात आले किंवा निष्पादित करता येऊ शकले नाही.

¹² पीएन 28,32,33 आणि 34 -₹ 206.24 लाख, एयू 180- ₹ 12.47 लाख, पीएन 153-₹ 16.56 लाख, एनएसके 62- ₹ 36.08 लाख, एनएजी-139 व एनएजी-141-₹ 74.46 लाख, एनएजी-136 व एनएजी & 137-₹ 71 लाख, एमयू-2 व एमयू-3-₹ 68.79 लाख, एयू-106 -₹ 69.33 लाख

- हॅम प्रकल्प एमयू-170¹³ रायगड जिल्ह्यातील मुरुड गाव ते कोलाड गाव (किमी 0/00 ते 48/00) जोडतो. 48 किमी लांबीच्या रस्त्यापैकी, 3.75 मीटर (एक पदर) कॅरेजवे असलेला 9 किमीचा भाग फणसाड वन्यजीव अभयारण्यामधून जात होता, ज्यासाठी वन विभागाची मंजूरी प्राप्त केली नव्हती आणि 9 किमी (2/200 ते 11/200 किमी) लांबीचा रस्ता जो जंगलाच्या भागात होता तो कामाच्या व्याप्तीतून कमी करण्यात आला. अशाप्रकारे, वनविभागात दोन पदर पेव्ह शोल्डर असलेल्या रस्त्याचे काम बंद करण्यात आले आणि मुरुडला कोलाड शी दोन पदरी पेव्ह शोल्डर रस्त्याने जोडण्याचे उद्दिष्ट अपूर्ण राहिले.
- प्रकल्प एनएजी-132¹⁴ मध्ये, 11.230 किमी आणि 1.700 किमी लांबीच्या पट्ट्यामध्ये सुधारणांची कामे वन विभागाकडून मंजूरी न घेतल्यामुळे करण्यात आली नव्हती. त्यामुळे, सदर लांबीचे काम कमी करण्यात आले आणि विद्यमान 3.5 मीटर ते 3.75 मीटर लांबीच्या वाहनमार्गाचे रुंदीकरण करता येऊ शकले नाही.
- प्रकल्प एएम-94¹⁵ (प्रकल्प एएम-2 चा भाग) मध्ये, 52.52 किमी लांबीच्या संपूर्ण रस्त्यापैकी, 34.49 किमी रस्ता जंगलातून आणि 18.03 किमी गावातून जात होता. वन विभागाने रस्त्याच्या रुंदीकरणाची परवानगी दिली नाही आणि त्याऐवजी 34.49 किमी वनक्षेत्रातील सध्याच्या एकेरी रुंदीच्या रस्त्यावर आच्छादन करण्याची परवानगी दिली. त्यामुळे रस्ता दोन पदरांमध्ये सुधारण्याचे हॅमचे उद्दिष्ट पूर्ण झाले नाही.

महाराष्ट्र शासनाने उत्तरात (डिसेंबर 2024) म्हटले की वन विभागाकडून मंजूरी मिळविण्यासाठी प्रयत्न केले गेले होते आणि वन मंजूरी मिळेल या अपेक्षेवर कामे सुरु करण्यात आली होती. शासनाने पुढे उत्तर दिले (मार्च 2025) की भविष्यात या प्रकरणाची दखल घेतली जाईल.

वस्तुस्थिती कायम आहे की अपेक्षित केल्याप्रमाणे सल्लागारांनी डीपीआर टप्प्यावर वन विभागाची मंजूरी घेतली नाही, त्यामुळे रस्त्यांची कामे त्याप्रमाणात अपूर्ण राहिली आहेत.

¹³ मुरुड तालुक्यातील मुरुड - रोहा- कोलाड-पुणे रोड प्र.रा.म.-05 (किमी 0/000 ते किमी 48/000) मध्ये पक्की बाजुपट्टी असलेल्या दोन पदरमध्ये सुधारणा.

¹⁴ हॅम-एनएजी-132 प्रकल्पासाठी पक्क्या बाजुपट्टीसह दुपदरी बांधकाम, A-1 रा.म. 358 (रा.म. -361) (किमी 0+00 ते किमी 67+200) ला जोडण्यासाठी जांब-आंधळगाव-पालांदूर, A-2 रा.म. 358 (जोड रस्ता) (रा.म. 361) (किमी 0+00 ते 67+200 पर्यंत) ला जोडण्यासाठी जांब- आंधळगाव मोहाडी-पालांदूर

¹⁵ अमरावती जिल्ह्यातील चिखलदरा हिल स्टेशनसाठी रस्ते सुधारण्यासाठी पक्क्या बाजुपट्टीसह दोन पदरचे रुंदीकरण. (परतपारा चिखलदरा घटांग रस्ता) (लांबी 52.525 किमी)

2.7.3 कार्यचालन व देखभालीसाठी विमा व गस्त घालण्याच्या खर्चाचा अवास्तव भार

सवलत कराराचा कलम 17 तरतूद करतो की सवलतधारकाने हे सुनिश्चित करावे की करारात नमूद केलेल्या देखभाल आवश्यकतांची पुष्टी प्रकल्पात नेहमीच केल्या जाते. का. व दे. मध्ये नियमित व विशेष देखभाल, विमा, गस्त आणि इतर कार्यालयीन खर्च यांच्या तरतूदींचा समावेश असतो.

हॅम मार्गदर्शक तत्वांनुसार, प्रकल्पाचा बांधकाम कालावधी दोन वर्षे असावा आणि त्यानंतर, का. व दे कालावधी 10 वर्षे असेल, जी सवलतधारकाची जबाबदारी असेल. का. व दे. खर्चाचा अंदाज घेण्यासाठी, विभागाने एनएचएआयच्या 29 एप्रिल 2011 च्या परिपत्रकानुसार चार-पदरी रस्त्यांसाठी केलेल्या आधार दर गृहीतकांचा संदर्भ दिला.

प्रकल्पांच्या का. व दे. खर्चात विमा आणि गस्त घालण्याच्या खर्चाची तरतूद तक्ता 3 मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे होती.

तक्ता 3: का. व दे. खर्चासाठी अंदाजपत्रकात केलेली तरतूद

बाब	यूनिट	मापदंड/प्रमाण
रस्त्याची लांबी	किमी	प्रकल्प-विशिष्ट
बोली प्रकल्प खर्च	₹	प्रकल्प-विशिष्ट
विमा (बोली प्रकल्प खर्चाच्या 0.15 टक्के / वर्ष)	प्रति वर्ष	12 टक्के दराने जीएसटीसह
गस्त घालण्याचा खर्च	प्रति वर्ष	10,00,000.00

(स्रोत - विभागाने दिलेला का. व दे. खर्चाचा अंदाज)

लेखापरीक्षणात असे निदर्शनास आले की प्रत्यक्ष देय असलेल्या अधिमूल्याऐवजी अंदाजे प्रकल्प खर्चाच्या (ईपीसी) 0.15 टक्के म्हणून विमा शुल्क अंदाजपत्रकात समाविष्ट करण्यात आले होते. सवलतधारकाने अंदाजे प्रकल्प खर्चामध्ये ₹ 10.34 लाख ते ₹ 46.13 लाखांपर्यंतच्या विमा शुल्काच्या समावेशाच्या तुलनेत दरवर्षी ₹ 0.50 लाख ते ₹ 9.07 लाखांपर्यंतच्या विमा पॉलिसी काढल्या. यामुळे परिशिष्ट 2.1.2 मधील तपशीलानुसार निवडक 42 पैकी 16 प्रकल्पांच्या बाबतीत का. व दे. खर्चात ₹ 34.56 कोटी इतका अतिरिक्त विमा शुल्क समाविष्ट झाला आहे. उर्वरित 26 प्रकल्पांच्या बाबतीत, संबंधित विभागांनी अभिलेखे सादर केले नाहीत.

पुढे, वाहनाचे भाडे, चालकाचा पगार, डिझेल खर्च आणि देखभाल खर्चाच्या आधारावर विभागाने प्रति वर्ष ₹ 10 लाख गस्त घालण्याच्या खर्चाची गणना केली होती. तथापि, तो प्रकल्पांतर्गत समाविष्ट करायच्या रस्त्याच्या लांबीशी जोडला गेला नव्हता. रस्त्याची लांबी कितीही असली तरी प्रत्येक प्रकल्पासाठी प्रति वर्ष

₹ 10 लाखांची एकरकमी तरतूद करण्यात आली होती. नमुना घेतलेल्या 42 प्रकल्पांमध्ये असे निदर्शनास आले की प्रकल्पांमध्ये समाविष्ट असलेल्या रस्त्याची लांबी 18 किमी (एएम-82A) ते 89 किमी (एयू-107) पर्यंत होती. त्यामुळे सर्व प्रकल्पांमध्ये समान प्रमाणात एकरकमी गस्त शुल्क आकारण्याची तरतूद समर्थनीय नाही.

महाराष्ट्र शासनाने त्यांच्या उत्तरात (डिसेंबर 2024) म्हटले आहे की विमा खर्च आणि गस्त घालण्याचा खर्च हा एनएचएआय (एप्रिल 2011) मध्ये नमूद केलेल्या गृहीतकांनुसार विचारात घेतला जातो.

तथापि, एनएचएआय परिपत्रकाने (एप्रिल 2011) सुचविलेले गृहीतक गस्त घालण्यासाठी प्रति किमी दर प्रदान करते. लेखापरीक्षणाचे असे मत आहे की प्रकल्पांमध्ये समाविष्ट असलेल्या रस्त्यांची लांबी कितीही असली तरी गस्त घालण्याची एकरकमी तरतूद न्याय्य नाही. पुढे, विम्याचा खर्च प्रत्यक्ष आधारावर द्यावयास पाहिजे होता.

शासनाने उत्तर दिले (मार्च 2025) की सवलत करारानुसार गस्त घातली आहे की नाही हे पडताळण्यासाठी क्षेत्रीय कार्यालयांना सूचना जारी केल्या जातील आणि वस्तुस्थिती मान्य केली (मार्च 2025) की विमा खर्च प्रत्यक्षानुसार समाविष्ट केला पाहिजे.

2.7.4 नमुना सवलत कराराच्या कलमांमध्ये बदल

विभागाने हॅम प्रकल्पांसाठी नमुना सवलत करार (एमसीए) मंजूर केला होता आणि सर्व मु.अ. ला तो परिचालित केला होता. खालील तपशीलानुसार निवडक 42 प्रकल्पांच्या तपासणी दरम्यान लेखापरीक्षणामध्ये निदर्शनास आले की एका प्रदेशात मंजूर आरएफपी पासून किंमत फरक कलमामध्ये भिन्नता होती आणि मंजूर केलेल्या एमसीएममध्ये कामाच्या व्याप्तीमध्ये बदल झाल्यास का. व दे. शुल्कात कपात करण्याच्या कलमाची तरतूद नव्हती:

➤ मु.अ., सा.बा.प्र., कोकण यांनी एमसीएला एक अतिरिक्त परिशिष्ट जारी केले की कलम 23.2 मध्ये नमूद केल्याप्रमाणे किंमत निर्देशांक गुणक स्टील, सिमेंट आणि बिटुमेन वगळता सर्व सामग्रीसाठी लागू असेल ज्यासाठी स्वतंत्र किंमत फरक दिला जाईल. हे नमुना सवलत करारापासून विचलन आहे. याची **परिच्छेद 2.9.2.3** मध्ये तपशीलवार चर्चा केली आहे.

शासनाने वस्तुस्थिती मान्य केली आणि उत्तर दिले (मार्च 2025) की सर्व मु.अ. नां सूचना जारी केल्या जातील जेणेकरून शासनाच्या मंजूरीशिवाय एमसीएममध्ये कोणताही बदल केला जाऊ नये.

➤ सीएच्या कलम 16.7 नुसार, व्याप्तीतील बदलामुळे (सीओएस) प्रकल्प महामार्गाची लांबी कमी झाली किंवा वाढली तर, कलम 23.7 मध्ये तरतूद केल्यानुसार का. व दे. प्रदाने, प्रकल्प महामार्गाच्या कमी किंवा लांबीच्या वाढीच्या प्रमाणात कमी केली किंवा वाढवली जातील. या कलमात लांबी कमी करण्यासाठी किंवा वाढवण्यासाठी सीओएस दिला असला तरी, रस्त्याच्या रुंदीमध्ये (एकतर एक पदर किंवा मध्यवर्ती पदर) बदलासाठी सीओएस झाल्यास, कलम 23.7 मध्ये दिल्यानुसार का. व दे. प्रदानामध्ये आनुपातिक कमी करण्याची तरतूद नाही. **परिच्छेद 2.7.2** मध्ये नमूद केल्याप्रमाणे, अमरावती जिल्ह्यातील एएम-94 प्रकल्पाच्या प्रकरणामध्ये, वनक्षेत्रातून जाणाऱ्या रस्त्याला रुंदीकरणाची परवानगी दिली नाही आणि अस्तित्वात असलेल्या रस्त्यावर आच्छादन केले. तथापि, कलम 16.7 मध्ये स्पष्टता नसल्यामुळे का.व दे. खर्च कमी केला नाही.

शासनाने ही वस्तुस्थिती मान्य केली आणि उत्तर दिले (मार्च 2025) की क्षेत्रीय अधिकाऱ्यांना आवश्यक सूचना देण्यात येतील.

2.8 प्रकल्पांची अंमलबजावणी

या कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षणाचा दुसरा उद्देश स्वतंत्र प्रकल्पांची अंमलबजावणी नियम, मार्गदर्शक तत्त्वे आणि सीए नुसार झाली आहे की नाही याचे मूल्यांकन करणे हे होते.

लेखापरीक्षणाने डीपीआर, निविदा दस्तऐवज, सीए, सीएच्या वेळापत्रकानुसार कामाची अंमलबजावणी, तयार झालेल्या मालमतेची प्रत्यक्ष तपासणी आणि का.व दे. संबंधित अभिलेख्यांची तपासणी केली. लेखापरीक्षण निष्कर्षांची चर्चा पुढील परिच्छेदांमध्ये केली आहे:

2.8.1 थर जाडीसाठी उच्च मानकीकरण स्वीकारल्याने प्रकल्पांवर अनावश्यक खर्च

मे 2017 च्या परिपत्रकाद्वारे विभागाने हॅम कामांना तांत्रिक मंजूरी देताना पेव्ह शोल्डर कामासह दोन-पदराच्या अंमलबजावणीसाठी आयआरसी एसपी-73 (2015) मध्ये नमूद केलेल्या मानकांचे पालन करण्याचे निर्देश दिले. आयआरसी एसपी-73 (2015) नुसार, फ्लेक्झिबल पेव्हमेंट 15 वर्षांच्या संकल्पन कालावधीसाठी आणि संकल्पन वाहतूक 20 दशलक्ष मानक एक्सल (एमएसए¹⁶) पेक्षा कमी नसावा या अटीवर संकल्पित केले पाहिजे. पुढे असे निर्देश देण्यात

¹⁶ एमएसए हे रस्त्याच्या वाहतूक क्षमतेचे मोजमाप करण्याचे एकक आहे जे व्यावसायिक वाहनांची संख्या, वार्षिक वाढ, संकल्पन कालावधी, पदर घटक आणि वाहन नुकसान घटक यासह विविध घटकांवर अवलंबून असते. रस्ते बांधणीमध्ये पेव्हमेंट थरांची जाडी निश्चित करण्यासाठी एमएसएचा वापर केला जातो.

आले की जर कोणत्याही परिस्थितीत, आयआरसी एसपी -73 (2015) चे मानक पाळले जाऊ शकले नाही, तर त्यांच्या कारणांची बाबनुसार नोंद घेतली पाहिजे. आयआरसी एसपी -73 (2015) मध्ये असेही नमूद केले आहे की विद्यमान पेव्हमेंट दोन पदरामध्ये रुंदीकरण आणि मजबूत करण्यासाठी पेव्हमेंट थरांची जाडी आयआरसी: 37-2012 नुसार असेल. ते वेगवेगळ्या संकल्पित केलेल्या एमएसएससाठी वापरल्या जाणाऱ्या मानकांची देखील तरतूद करते.

निवडक 42 प्रकल्पांपैकी 18 प्रकल्पांच्या संबंधित डीपीआरमधून लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले की प्रस्तावित रस्त्यांवरील 15 वर्षांच्या संकल्पन कालावधीसाठी 0.01 एमएसए ते 8 एमएसए दरम्यानच्या अंदाजित रहदारी भारावर आधारित एमएसएचा अंदाज लावण्यात आला होता, ज्यासाठी फ्लेक्झिबल पेव्हमेंटची आवश्यक थर जाडी आयआरसी: 37-2012 मध्ये निर्दिष्ट केल्याप्रमाणे विचारात घ्यायची होती. तथापि, **परिशिष्ट 2.1.3** मधील तपशीलाप्रमाणे डीपीआरमध्ये अनुमानित एमएसएनुसार फ्लेक्झिबल पेव्हमेंटच्या थर जाडीसाठी आवश्यकतेपेक्षा जास्त मानक देण्यात आले होते. यामुळे 18 प्रकल्पांमध्ये ₹ 297.97 कोटींचा अनावश्यक खर्च झाला आहे.

शासनाने उत्तर दिले (डिसेंबर 2024) की एका प्रकरणात (एमयू-3) राष्ट्रीय महामार्गावरून रहदारी प्रकल्प रस्त्यावर वळवण्यात आली आणि इतर प्रकरणांमध्ये, हॅम अंतर्गत रस्त्यामुळे, रहदारी वाढली आणि परिसरातील रहदारी देखील हॅम रस्त्यावर चालू लागली.

उत्तर मान्य करण्यासारखे नव्हते कारण दरवर्षी होणाऱ्या वाहतुकीतील वाढीचा पंधरा वर्षांपर्यंतचा विचार करून एमएसएची गणना करण्यात आली होती. तरीही, रस्त्यांसाठी दिलेला थर डीपीआरमध्ये अनुमानित केलेल्यापेक्षा खूपच जास्त होता. सध्याच्या वाहतुकीच्या संख्येच्या पूर्ततेसाठी कागदोपत्री पुरावे लेखापरीक्षणाच्या वेळी किंवा उत्तरासोबत सादर केले गेले नाहीत.

2.8.2 बोली मूल्यांकनात कमतरता असल्याने बोलीदाराद्वारा आर्थिक क्षमता परिपूर्ण केल्याशिवाय निविदा स्वीकारणे

प्रत्येक हॅम प्रकल्पासाठी निर्दिष्ट अंदाजे प्रकल्प खर्चाकरिता (ईपीसी) निविदा नोटिस मागवण्यात आली होती ज्यासाठी आरएफपी अंतर्गत बोलीदारांसाठी बोलीच्या अटी आणि शर्तीसह सूचना नमूद केल्या होत्या.

आरएफपीच्या कलम 2.2.2 नुसार, पात्रता आणि योग्यता निकष निर्धारित करते की अगोदरच्या वित्तीय वर्षांच्या शेवटी बोलीदाराची किमान निव्वळ संपत्ती (आर्थिक क्षमता) ईपीसीच्या 25 टक्के असेल. याचा अर्थ राज्यात एखाद्या

यंत्रणेला मिळालेल्या सर्व कामांच्या एकत्रित ईपीसी विरुद्ध त्यांची एकूण आर्थिक क्षमता ही आर्थिक क्षमतेच्या पात्रतेच्या निकषांनुसार सत्यापित करणे आवश्यक आहे. पुढे, आरएफपीची अट 2.2.2 (B), विहित करते की संघाच्या प्रत्येक सदस्याची तत्काळ आधीच्या वित्तीय वर्षात ईपीसीच्या 12.5 टक्के किमान निव्वळ संपत्ती असणे आवश्यक आहे.

लेखापरीक्षणाला सा.बा.प्र., छत्रपती संभाजीनगरमध्ये लक्षात आले की, ₹ 1157.09 कोटी एकूण ईपीसी असलेली पाच हॅम प्रकल्प बोलीदार मेसर्स एबीसी लिमिटेडला देण्यात आली (2018) ज्यासाठी तक्ता 4 मध्ये (प्रथम पाच प्रकरणे) दर्शविल्यानुसार दिलेल्या आरएफपीच्या कलम 2.2.2 नुसार मागील वर्षामध्ये (2017-18) मध्ये किमान निव्वळ संपत्ती ₹ 289.28 कोटी (पाच प्रकल्पांच्या एकूण ईपीसीच्या 25 टक्के) आवश्यक होती. पुढे, तक्ता 4 मधील तपशीलानुसार, त्याच बोलीदाराला एकूण ईपीसी ₹ 1982.13 कोटी असलेले आणखी दोन प्रकल्प (एयू-L1 आणि एयू-L2) ज्यात किमान निव्वळ संपत्ती ₹ 495.53 कोटी आवश्यक होती, ते देण्यात आले (ऑक्टोबर/नोव्हेंबर 2018).

तक्ता 4: ईपीसी व निव्वळ संपत्तीसह प्रकल्पांचा तपशील

(₹ कोटीमध्ये)

प्रकल्प क्र.	ईपीसी	आवश्यक निव्वळ संपत्ति	कार्यादेशाची तारीख
एयू -100A*	180.91	45.23	16/04/2018
एयू -100B	207.88	51.97	18/04/2018
एयू -102*	213.11	53.28	18/04/2018
एयू -99*	255.74	63.94	16/04/2018
एयू -98*	299.45	74.86	18/04/2018
एयू -L1 ¹⁷	550.77	137.69	30/10/2018
एयू-L2	1431.36	357.84	05/11/2018
एकूण	3,139.21	784.81	

(स्रोत - सा.बा.विभागांनी दिलेली माहिती)

* टीप: एयू-100A, एयू-102, एयू-99 आणि एयू-98 हे नमुना प्रकल्प नाहीत परंतु सवलतधारकाच्या आर्थिक क्षमतेच्या मूल्यमापनासाठी विचारात घेतले गेले.

विभागाने सुरुवातीला पाच प्रकल्पांसाठी बोली स्वीकारल्या ज्यात मागील वर्षामध्ये (2017-18) असलेल्या बोलीदारांच्या एकूण निव्वळ मूल्य ₹ 427.44 कोटींच्या तुलनेत निव्वळ संपत्ती आवश्यकता ₹ 289.28 कोटी होती. तथापि, दोन प्रकल्पांसाठी (एयू-L1 आणि एयू-L2) निविदा स्वीकारताना, विभागीय अधिकाऱ्यांनी बोलीदाराच्या आर्थिक क्षमतेचे मूल्यांकन करताना आधी दिलेल्या कामांचा विचार केला नाही. लेखापरीक्षणाचे असे मत आहे की आधीच्या दिलेल्या कामांचा विचार बोलीदाराच्या सामूहिक आर्थिक स्थितीचे मूल्यांकन करण्यासाठी करावयास हवा होता. मागील पाच प्रकल्प आणि त्यानंतरचे दोन प्रकल्प एकत्रित करून ₹ 784.81 कोटीची आवश्यक निव्वळ संपत्ती बोलीदाराच्या मागील

¹⁷ मेसर्स एबीसी (जेव्ही) मेसर्स एक्सवायझेड

वर्षामध्ये (2017-18) असलेल्या ₹ 427.44 कोटींच्या एकूण निव्वळ संपत्तीपेक्षा खूपच जास्त होती. अशाप्रकारे, ऑक्टोबर/नोव्हेंबर 2018 मध्ये त्याच बोलीदाराला कामे देणे हे आरएफपीमध्ये निर्दिष्ट केलेल्या नियमांचे उल्लंघन आहे.

पुढे, एयू-L1 प्रकल्पासाठी एक्सवायझेड सोबत एबीसी संयुक्त उपक्रमाची¹⁸ बोली, जरी संघ भागीदार मेसर्स एक्सवायझेडची आर्थिक क्षमता सादर करण्यात आली नव्हती तरी स्वीकारण्यात आली.

शासनाने उत्तर दिले (मार्च 2025) की एक परिपत्रक जारी करण्यात आले होते (जून 2019) ज्यामध्ये असे म्हटले होते की आर्थिक बोलीचे मूल्यांकन करताना, एकाच बोलीदाराने बोली लावलेल्या इतर प्रकल्पांची निव्वळ संपत्ति वजा करून निव्वळ उपलब्ध निव्वळ संपत्ति विचारात घेतली पाहिजे.

2.8.3 रस्त्यांचे बांधकाम व देखभाल

सीएच्या कलम 17.1.1 नुसार, कार्यचालन कालावधी दरम्यान, सवलतधारक करारानुसार प्रकल्प चालवेल व देखभाल करेल आणि पुढे सीएच्या कलम 17.2 नुसार, सवलतधारक कार्यचालन कालावधी दरम्यान नेहमी खात्री करेल की; प्रकल्प सीएच्या सूची-K नुसार विहित केलेल्या देखभाल आवश्यकतांची पुष्टी करतोय.

बांधकाम आणि का. व दे. कालावधी दरम्यान सीएनुसार सवलतधारक रस्त्यांची अंमलबजावणी व देखभाल करतोय हे पाहण्यासाठी निवडक 42 प्रकल्पांची लेखापरीक्षणाने विभागांच्या अधिकाऱ्यांसोबत संयुक्त प्रत्यक्ष पडताळणी केली. पुढील परिच्छेदांमध्ये चर्चा केल्याप्रमाणे प्रत्यक्ष पडताळणी दरम्यान रस्त्यांचा कमी वापर झाल्याची तीन प्रकरणे, सुरक्षितता सुविधांची खात्री न केल्याची दोन प्रकरणे, जोडणीचा अभाव असल्याची आठ प्रकरणे आणि सात प्रकरणे जेथे विविध रस्त्यांचे भाग खराब झाल्याचे लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले.

2.8.3.1 कमकुवत, अरुंद व अपूर्ण पुलांमुळे रस्त्यांचा कमी वापर

लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले की निवडक पूर्ण झालेल्या 24 प्रकल्पांपैकी तीन प्रकल्प खाली चर्चा केल्याप्रमाणे रस्त्यांमधील कमकुवत व अरुंद पुलांच्या अस्तित्त्वामुळे पूर्णपणे वापरात नव्हते :

1. प्रकल्प एयू-L1 (एयू-124)

हॅम अंतर्गत बांधलेल्या रस्त्याच्या पट्ट्यांमध्ये येणारे दोन छोटे पूल पुनर्बांधणी करण्यात आले नाहीत. हे पूल कमकुवत व खराब स्थितीत होते कारण प्रबलित

¹⁸ हा प्रकल्प एबीसी जेव्ही मेसर्स एक्सवायझेडला देण्यात आला. एबीसी लिमिटेडची निव्वळ संपत्ती ₹ 427.44 कोटी होती तर मेसर्स एक्सवायझेडची निव्वळ संपत्ती सादर करण्यात आली नव्हती.

स्टील उघडे पडले होते जे खालील छायाचित्रांमध्ये दर्शविल्याप्रमाणे प्रवाशांसाठी सुरक्षित नाही.



शासनाने उत्तर दिले (मार्च 2025) की लहान पुलांचे बांधकाम पूर्ण करण्यासाठी सूचना जारी केल्या जातील.

2. प्रकल्प एनएसके-55B

हॅम अंतर्गत बांधलेल्या रस्त्यावर साखळी 8/100 येथील सिंचन कालव्यावरील 5.5 मीटरच्या अरुंद पुलाचे रुंदीकरण न केल्याने सुरळीत वाहतुकीत अडथळा निर्माण झाला.

शासनाने उत्तर दिले (मार्च 2025) की लहान पुलांचे बांधकाम पूर्ण करण्यासाठी सूचना जारी केल्या जातील.

वस्तुस्थिती कायम आहे की अरुंद पुलाचे रुंदीकरण आणि कमकुवत पुलांचे बांधकाम न झाल्यामुळे अखंड वाहतुकीचे उद्दिष्ट साध्य झाले नाही.

3. प्रकल्प एनएसके-65

प्रकल्प एनएसके-65 मधील रस्त्यांच्या सुधारणेचे काम दोन वेगवेगळ्या रस्त्यांच्या भागात विभागले गेले होते: एनएसके-65A¹⁹ चोपडा ते जळगाव आणि एनएसके-65B²⁰ जळगाव ते यावल. दोन्ही प्रस्तावित रस्ते तापी नदीवरून जातात जिथे थेट संपर्क सुनिश्चित करण्यासाठी दोन्ही बाजूंनी पूल बांधावयाचे होते. प्रकल्प 65A मधील 1.575 किमी आणि प्रकल्प एनएसके-65B मधील 2.40 किमी लांबीच्या रस्त्यांच्या बांधकामासाठी मार्गाधिकार तापी नदीच्या बुडीत क्षेत्रात रस्ते असल्याने अस्तित्वात नव्हता हे माहित असूनही, हॅम अंतर्गत रस्ते अंमलबजावणीसाठी (एप्रिल 2019) हाती घेण्यात आले. बांधण्यात येणाऱ्या पुलासाठी (हॅम प्रकल्प एनएसके-65-A), 24 महिन्यांच्या विहित कालावधीत काम पूर्ण करण्यासह जुलै 2022 मध्ये सार्वजनिक बांधकाम विभागाला कार्यादेश

¹⁹ चोपडा ते जळगाव रोड एसएच 40 ची एकूण लांबी 42.80 किमी सुधारणे

²⁰ यावल ते जळगाव 20 किमी लांबी सुधारणे

देण्यात आले आणि हॅम प्रकल्प एनएसके-65-B साठी 12 महिन्यांच्या विहित कालावधीसह पाटबंधारे विभागाला जुलै 2021 मध्ये कार्यादेश देण्यात आले आणि जून 2023 पर्यंत मुदतवाढ देण्यात आली. जरी, दोन्ही हॅम प्रकल्प पूर्ण झाले आणि ऑक्टोबर 2021 पासून या रस्त्यांवर वाहतूक सुरु झाली असली तरी, खालील छायाचित्र 3 मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे पूल पूर्ण न झाल्यामुळे चोपडा ते जळगाव आणि यावल ते जळगाव दरम्यान थेट संपर्क स्थापित होऊ शकला नाही.



छायाचित्र-3-भोकर गावातील तापी नदीवरील पुलाचे अपूर्ण काम

(स्रोत: 'बीम्स' वेबसाइट)

छायाचित्राची तारीख: 17 नोव्हेंबर 2023

अशाप्रकारे, पुलाच्या बांधकामापूर्वी हे रस्ते हॅम अंतर्गत घेतल्यामुळे विभागाने अंमलबजावणी केलेल्या रस्त्याच्या कामावर का. व दे.²¹वर ₹ 7.20 कोटी खर्च करून सुद्धा जळगाव ते चोपडा/यावल दरम्यान थेट जोडणीचा अपेक्षित फायदा झाला नाही.

शासनाने ही वस्तुस्थिती मान्य केली (मार्च 2025) आणि सांगितले की पुलांचे बांधकाम जून आणि डिसेंबर 2025 पर्यंत पूर्ण होईल.

2.8.3.2 प्रवाशांच्या सुरक्षिततेसाठी अपघात रोधक, तट बंदी, संरक्षण भिंत

प्रवाशांच्या सुरक्षिततेसाठी, अपघात रोधक किंवा तट बंदीची व्यवस्था सीएच्या अनुसूची C नुसार करावयाची होती. संयुक्त प्रत्यक्ष पडताळणी दरम्यान लेखापरीक्षणामध्ये निदर्शनास आले की 42 निवडक प्रकल्पांपैकी दोनमध्ये, प्रवाशांच्या सुरक्षिततेसाठी अपघात रोधक किंवा तट बंदीची अंमलबजावणी झाली नाही.

1. प्रकल्प एनएसके-62 A

लेखापरीक्षणामध्ये असे निदर्शनास आले की सवलतधारकाने सीएच्या अनुसूचीनुसार ठराविक काटच्छेद (टीसीएस) मध्ये विहित केल्याप्रमाणे दोन्ही

²¹ ऑक्टोबर 2021 पासून एप्रिल 2023 पर्यंत

बाजूना मेटल अपघात रोधकसह²² तट बंदी/सज्जा भिंत²³ आणि संरक्षण भिंत²⁴ यांची अंमलबजावणी केली नाही. स्थळ भेटीचे छायाचित्र ज्यामध्ये डोंगराळ प्रदेशातून जाणारा रस्ता आणि रस्त्याच्या एका बाजूला खोल दरी असल्याचे खाली दर्शविण्यात आले आहे.



2. प्रकल्प पीएन-32

किमी 101/800 ते 102/200 आणि किमी 103/700 ते 104/000 पर्यंतच्या साखळीवर, अपघात रोधक किंवा संरक्षण भिंतीची तरतूद करण्यात आली नव्हती. शासनाने तथ्याची पुष्टी केली (डिसेंबर 2024/मार्च 2025) की जागेची परिस्थिती, स्थानिक व आरओडब्ल्यू समस्यांमुळे अपघात रोधकाची तरतूद अंमलात आणता येऊ शकली नाही.

वस्तुस्थिती कायम आहे की अपघात रोधक /संरक्षण भिंत बांधण्यात न आल्याने प्रवाशांना धोका निर्माण होऊ शकतो.

2.8.3.3 प्रत्यक्ष पडताळणीमध्ये रस्त्याच्या काही भागांचे बांधकाम न केल्याचे निदर्शनास येणे

लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले की 42 पैकी आठ प्रकल्पांमध्ये मार्गाधिकार, वन विभागाची मंजूरी उपलब्ध नसल्यामुळे, गावकऱ्यांचा विरोध आणि रेल्वे जमीन असल्यामुळे रस्त्याचा भाग बांधण्यात आला नव्हता ज्यामुळे खालील तपशीलानुसार बांधकाम सुरू होऊ शकले नाही आणि नंतर बांधकामाची लांबी कमी करण्यात आली.

²² साखळी 12/500 ते 21/450

²³ साखळी किमी 8/400 ते 10/100

²⁴ साखळी 5/400 ते 8/400 आणि 10/100 ते 12/500

1. प्रकल्प पीएन-43

बुरुंगवाडी-भिलवाडी रस्ता, किमी 42/400 ते 43/100 अपूर्ण रेल्वे ओव्हर ब्रिज (आरओबी) मुळे बांधण्यात आला नाही.

महाराष्ट्र शासनाने उत्तरात (डिसेंबर 2024/मार्च 2025) वस्तुस्थितीची पुष्टी केली आणि सांगितले की बांधकामाची लांबी कमी करण्यात आली आहे.

आरओबी पूर्ण झाल्याशिवाय संपर्क स्थापित होणार नाही ही वस्तुस्थिती कायम आहे.

2. प्रकल्प पीएन-32

पारगाव-दौंड, किमी 78/640 ते 79/180 हा रस्ता मार्गाधिकार नसल्यामुळे, ग्रामस्थांचा विरोध इत्यादींमुळे बांधण्यात आला नाही.

महाराष्ट्र शासनाने उत्तरात (डिसेंबर 2024/मार्च 2025) वस्तुस्थितीची पुष्टी केली आणि सांगितले की बांधकामाची लांबी कमी करण्यात आली आहे.

वस्तुस्थिती कायम आहे की रस्त्याचा तो भाग पूर्ण झाल्याशिवाय सतत दोन-पदरी रस्ता संपर्क स्थापित होणार नाही.

3. प्रकल्प एनएसके-55A

खालील छायाचित्रामध्ये दर्शविल्याप्रमाणे जमीन संपादनाच्या अभावी आरओबीच्या जोडरस्त्यांचे काम पूर्ण न झाल्यामुळे एसएच-27 च्या रस्त्याचे काम रखडले आणि प्रकल्पाला विलंब होत आहे.



महाराष्ट्र शासनाने उत्तरात (डिसेंबर 2024/मार्च 2025) सांगितले की आरओबीचे काम आता करता येणार नाही कारण सा.बां.वि. दुसऱ्या योजनेद्वारे नवीन पूल बांधत आहे, त्यामुळे काम काढून टाकण्यात आले.

पूल पूर्ण झाल्याशिवाय संपर्क स्थापित होणार नाही अशी वस्तुस्थिती कायम आहे.

4. प्रकल्प एनएसके-55 B

80 मीटर लांबीचा रस्ता त्याच लांबीत असलेल्या आरओबीच्या प्रस्तावित बांधकामामुळे पूर्ण झाला नाही.

महाराष्ट्र शासनाने उत्तरात (डिसेंबर 2024/मार्च 2025) सांगितले की ही लांबी रेल्वे क्रॉसिंग अंतर्गत येते, म्हणून ती काढून टाकण्यात आली आहे.

आरओबी पूर्ण झाल्याशिवाय संपर्क स्थापित होणार नाही अशी वस्तुस्थिती कायम आहे.

5. प्रकल्प एयू-107, एयू-108 आणि एयू-114

3.310 किमी (एयू-107), 5.20 किमी (एयू-108) आणि 3.10 किमी (एयू-114) चे रस्ते वन विभागाच्या मंजूरी अभावी बांधण्यात आले नाही.

6. प्रकल्प एयू-105

न्यू ग्रीनफील्ड अलाइनमेंट प्र.रा.म.-16 चा 8.50 किमी रस्ता जमीन अधिग्रहणाच्या अभावी बांधण्यात आला नाही.

2.8.3.4 प्रत्यक्ष पडताळणी दरम्यान रस्त्यांची देखभाल न केल्याचे निदर्शनास आले

लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले की निवडक 42 प्रकल्पांपैकी सात मध्ये, संयुक्त प्रत्यक्ष पडताळणी दरम्यान खालील तपशीलानुसार रस्त्याचे अनेक भाग खराब झाल्याचे निदर्शनास आले :

1. प्रकल्प एनएसके-55B

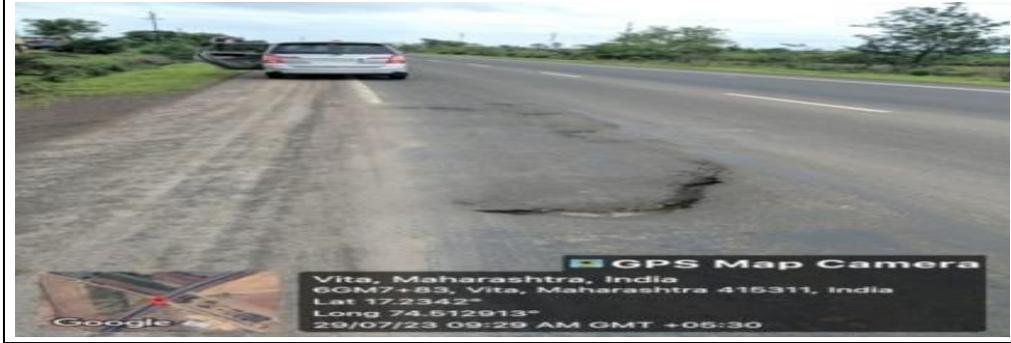
खालील छायाचित्रामध्ये दर्शविल्याप्रमाणे सिमेंट काँक्रीटच्या रस्त्यावर 0/000 ते 0/700 पर्यंतच्या साखळीत भेगा निदर्शनास आल्या जेव्हाकी 29/000 ते 34/000 पर्यंतच्या कॅरेजवेमध्ये खराबी निदर्शनास आली:



छायाचित्र -7 एनएसके-55B

2. प्रकल्प पीएन 45

खालील छायाचित्रामध्ये दर्शविल्याप्रमाणे कॅरेज वेमध्ये खराबी निदर्शनास आली आणि असमान पॅचवर्क निदर्शनास आले.



छायाचित्र -8 पीएन 45

3. प्रकल्प एनएजी-147

खालील छायाचित्रांमध्ये दर्शविल्याप्रमाणे काही साखळ्यांवर चाकांच्या मार्गावर रटिंग आणि स्लिपेज निदर्शनास आले:



छायाचित्र -9 एनएजी-147



छायाचित्र -10 एनएजी-147

4 प्रकल्प एनएसके-55A

खालील छायाचित्रांमध्ये दर्शविल्याप्रमाणे रस्त्याच्या रुंदीकरणाच्या भागात खराबी निदर्शनास आली:



छायाचित्र -11 एनएसके-55A



छायाचित्र -12 एनएसके-55A

5. प्रकल्प एएम-77

कॅरेजवेवर खड्डे आणि रीसरफेसिंगचे पॅचेस निदर्शनास आले जे खालील छायाचित्रामध्ये दर्शविल्याप्रमाणे निकृष्ट दर्जाचे काम दर्शवितात:



छायाचित्र -13 एएम-77

6. प्रकल्प एनएजी-141

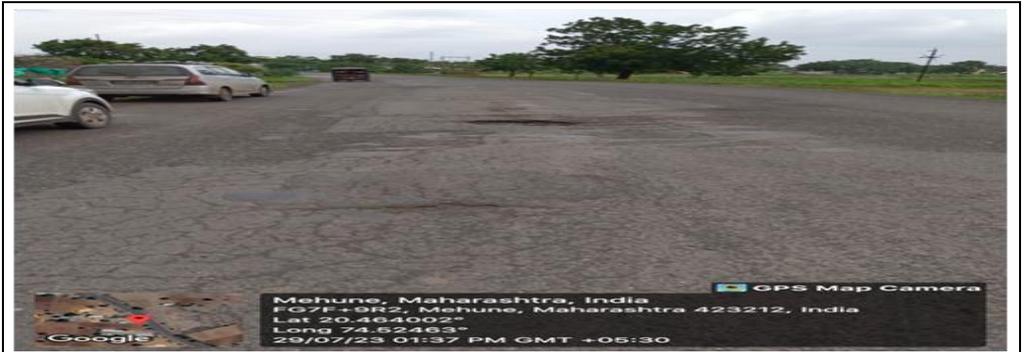
खालील छायाचित्रामध्ये दर्शविल्याप्रमाणे कॅरेजवेच्या विविध ठिकाणी पृष्ठभागावर खळगे, खड्डे आणि किरकोळ भेगा आढळल्या ज्यावरून 0/800 किमी ते 24/500 किमी साखळी दरम्यान अयोग्य काम दिसून येते:



छायाचित्र -14 एनएजी-141

7. प्रकल्प एनएसके-56

खालील छायाचित्रामध्ये दर्शविल्याप्रमाणे प्रमाणे, 21.41 किमी अंतरावर चाक मार्गावर अॅलीगेटर किंवा मॅप क्रॅकिंग आणि स्लीपेज निदर्शनास आले :



छायाचित्र -15 एनएसके-56

शासनाने उत्तर दिले (मार्च 2025) की दुरुस्ती करण्यात आली होती.

वस्तुस्थिती कायम आहे की सवलतधारकाने का. व दे.कालावधीत सीए नुसार रस्त्याची देखभाल केलेली नाही.

चांगल्या पद्धती

अष्टविनायक दर्शन म्हणजे महाराष्ट्रातील मोरगाव, सिद्धटेक, रांजणगाव, ओझर, लेण्याद्री, थेऊर, पाली आणि महाड येथील गणपतीच्या आठ मंदिरांचे तीर्थक्षेत्र होय. अष्टविनायक मंदिरांना भेट देण्यासाठी लागणारे एकूण अंतर 606 किमी आहे जे अष्टविनायक दर्शन पूर्ण करण्यासाठी साधारणपणे 2-3 दिवस लागतात.

या अष्टविनायक मंदिरांना जोडण्यासाठी पीएन 31, 32, 33, 34 आणि 35 हे हॅम प्रकल्प घेण्यात आले. प्रकल्प पूर्ण झाल्यानंतर, अष्टविनायक दर्शनासाठी प्रवासाचा वेळ कमी होऊन 13 तास व 30 मिनिट इतका झाला.

2.9 आर्थिक व्यवस्थापन

तिसरे लेखापरीक्षण उद्दिष्ट सवलत करारात सवलतधारकांना प्रदान करण्याच्या यंत्रणेसाठी नमूद केलेल्या अटी व शर्तीचे काटेकोरपणे अनुपालन करण्यात आले होते की नाही याचे मूल्यांकन करणे हे होते.

लेखापरीक्षण निष्कर्षांची चर्चा पुढील परिच्छेदांमध्ये केली आहे:

2.9.1 सवलतधारकांना विलंबाने प्रदान केल्याबद्दल ₹ 4.65 कोटींच्या व्याजाचा टाळता येण्याजोगा खर्च

सीएचा कलम 23 बांधकाम व देखभाल कालावधी दरम्यान अनुक्रमे टप्प्याची व अॅन्युइटी प्रदानाची पद्धत व प्रमाण निश्चित करते. पुढे, अनुच्छेद 41.4 असे नमूद करते की विनिर्दिष्ट कालावधीपेक्षा जास्त विलंब झाल्यास, कसुरवार पक्ष विलंबाच्या कालावधीसाठी दैनंदिन सरासरी बँक दरापेक्षा चार टक्के जास्त दराने व्याज प्रदान करेल आणि कार्यसमाप्ती यासह कराराच्या अंतर्गत पक्षांच्या अधिकारांच्या पूर्वग्रहाशिवाय वसुली असेल.

42 निवडक प्रकल्पांपैकी तीन²⁵ मध्ये लेखापरीक्षणाला निदर्शनास आले की महाराष्ट्र शासनाद्वारे कमी/विलंबाने निधि जारी केल्यामुळे अंमलबजावणी करणारे सा.बा.विभाग विहित मुदतीच्या आत संबंधित सवलतधारकांना टप्प्याचे आणि अॅन्युइटीचे प्रदान करण्यात अपयशी ठरले. परिणामी, विलंबित प्रदानासाठी सवलतधारकांनी व्याजाचा दावा केला होता आणि तक्ता 5 मधील तपशीलानुसार सा.बा. विभागांनी ते प्रदान केले होते.

²⁵ एएम-77(2019-20, मागणी-54.14 कोटी, जारी-49.06) (2020-21, मागणी-25.10, जारी-6.11) (2021-22, मागणी-76.66, जारी-53.58) (2022-23, मागणी-19.41, जारी-12.29) एएम-78ए (2019-20, मागणी-21.60, जारी-21.26), एनएसके-65 (2019-20, मागणी-61.50, जारी-61.26) (2020-21, मागणी-22.29, जारी-22.29) (2021-22, मागणी-66.37, जारी-66.37)

तक्ता 5: विलंबित प्रदानासाठी दिलेले व्याज

प्रकल्प	अंमलबजावणी करणारा सा.बा. विभाग	बांधकाम कालावधी व्याज		अॅन्युइटी प्रदान व्याज	
		विलंबाचा पल्ला दिवसांमध्ये	प्रदान केलेल्या व्याजाची रक्कम (₹ लाखांमध्ये)	विलंबाचा पल्ला दिव सांमध्ये	प्रदान केलेल्या व्याजाची रक्कम (₹ लाखांमध्ये)
एम-77	वाशिम	28 to 363	132.48	7 to 79	18.27
एम-78 A	वाशिम	4 to 74	11.86	-	-
एनएसके-65	जळगाव	10 ते 347	302.86	-	-
		एकूण	447.2(A)		18.27(B)
		एकूण बेरीज (A+B)	465.47		

(स्रोत: सा.बां. विभागांनी दिलेली माहिती)

शासनाने ही वस्तुस्थिती मान्य केली आणि सांगितले (मार्च 2025) की भविष्यात व्याज प्रदान टाळण्यासाठी योग्य ती काळजी घेतली जाईल.

2.9.2 सवलतधारकांना जास्त प्रदान

एमसीएचा कलम 23, सवलतधारकांना प्रदाने देण्याबाबत विविध तरतुदी अभिप्रेत करते, ज्यामध्ये बांधकाम कालावधी दरम्यानचे टप्पा प्रदाने, पूर्णत्व खर्चाची गणना करणे आणि अॅन्युइटीमध्ये द्यावयाच्या उर्वरित पूर्णत्व खर्चाची गणना करणे समाविष्ट आहे. त्यात अॅन्युइटीचे प्रदान, त्यावर व्याज लागू करणे, का. व दे. खर्चाचे प्रदान आणि किंमत निर्देशांक गुणकाची (पीआयएम) ची रचना देखील समाविष्ट आहे.

पुढील परिच्छेदात चर्चा केल्याप्रमाणे लेखापरीक्षणात चाचणी-तपासणी केलेल्या प्रकल्पांमध्ये जास्तीच्या प्रदानाच्या घटना निदर्शनास आल्या:

2.9.2.1 अॅन्युइटी आणि व्याजाचे जास्तीचे प्रदान

कलम 23.6.2 परिभाषित करते की उर्वरित पूर्णत्व खर्च म्हणजे सवलत कराराच्या कलम 23.6.1 मध्ये विहित पद्धतीनुसार गणना केल्या जाणारे पूर्णत्व खर्च, उणे बांधकाम कालावधीत प्रदान केलेली रक्कम, जी व्यावसायिक कार्यचालन तारखेपासून (सीओडी) 10 वर्षांच्या कालावधीत विहित टक्केवारीच्या दराने द्विवार्षिक हप्त्यांमध्ये (अॅन्युइटी प्रदाने) देय व प्रदेय असेल.

पुढे, सीएच्या कलम 23.6.4 नुसार, येथे प्रदेय असलेले प्रत्येक द्विवार्षिक हप्ते देय व्याजासह प्रदान केले जातील आणि पूर्णत्व खर्चाच्या कमी होणाऱ्या शिल्लक रकमेवर लागू बँक दरा इतका व्याज दर अधिक तीन टक्के दराने प्रदेय असतील.

लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले की **परिशिष्ट 2.1.4** मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे 24 पूर्ण झालेल्या निवडक प्रकल्पांपैकी तीन²⁶ मध्ये चुकीचा पूर्णत्व खर्च,

²⁶ एमयू-02, एमयू-03 आणि एयू-106

बांधकामादरम्यान केलेल्या प्रदानाचे कमी समायोजन व अॅन्युइटीवर प्रदेय व्याजाची गणना करतांना चुकीचा व्याजदर लागू केल्यामुळे ₹ 2.47 कोटींचे अतिरिक्त अॅन्युइटी प्रदान आणि ₹ 19.80 कोटींचे अतिरिक्त व्याज प्रदान करण्यात आले.

शासनाने दोन प्रकरणांमध्ये उत्तर दिले (डिसेंबर 2024) की सवलतधारकाला अनवधानाने जास्तीचे प्रदान करण्यात आले होते आणि सवलतधारकाला वसुलीसाठी पत्र पाठवण्यात आले आहे. निर्गमन बैठकीमध्ये शासनाने सांगितले (मार्च 2025) की वसुलीचा तपशील लवकरच सादर केला जाईल. एयू 106 प्रकल्पाच्या संदर्भात, विभागाने पुढे उत्तर दिले (जून 2025) की रक्कम पुढील अॅन्युइटी प्रदानातून वसूल केली जाईल.

2.9.2.2 किंमत निर्देशांकाच्या चुकीच्या रचनेमुळे किंमत फरकासाठी ₹ 1.02 कोटींचे अतिरिक्त प्रदान

एमसीएच्या कलम 23.2 नुसार, किंमत निर्देशांकातील फरक दर्शविण्यासाठी निर्दिष्ट बीपीसी वेळोवेळी सुधारित केला जाईल. प्राधिकरण बोली तारखेपूर्वीची संदर्भ निर्देशांक तारीख आणि बीजकाच्या तारखेपूर्वीची संदर्भ निर्देशांक तारीख यादरम्यान होणाऱ्या किंमत निर्देशांकातील फरकाची गणना करेल आणि सुरुवातीच्या म्हणजे "किंमत निर्देशांक गुणक" (पीआयएम) चा गुणक म्हणून नंतरच्याला व्यक्त करेल. बांधकाम कालावधीत सवलतधारकाने प्राधिकरणाला सादर करावयाचे सर्व बीजक बीपीसीच्या संबंधित प्रमाणाचा आणि बीजकाच्या तारखेला लागू असलेल्या पीआयएमचा गुणाकार असेल. पुढे, कलम 42.1, किंमत निर्देशांकात डब्ल्यूपीआयच्या²⁷ 70 टक्के आणि सीपीआय²⁸ (आयडब्ल्यू) च्या 30 टक्के समावेशाची तरतूद करते. पुढे, कलम 23.3.1 नुसार, किंमत निर्देशांक गुणकासाठी समायोजित केलेली बोली प्रकल्प खर्चाची 60 टक्के रक्कम, कलम 23.4 च्या तरतुदीनुसार बांधकाम कालावधी दरम्यान प्रत्येकी 12 टक्के अशा पाच समान हप्त्यांमध्ये सवलतधारकाला देय आणि प्रदेय असेल.

निवडक 42 प्रकल्पांपैकी एका (एनएजी-136) प्रकल्पाच्या संदर्भात लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले की, विभागाने सवलत करारात डब्ल्यूपीआयच्या 60 टक्के आणि सीपीआयच्या 40 टक्के लागू करून सवलतधारकाला किंमत वाढीमुळे ₹ 14.87 कोटींचे प्रदान केले, जे एमसीएमध्ये विहित किंमत निर्देशांकाच्या

²⁷ डब्ल्यूपीआय₂: बीजक तारखेच्या आधीच्या संदर्भ निर्देशांकासाठी घाऊक किंमत निर्देशांक डब्ल्यूपीआय₁, बोली तारखेच्या आधीच्या संदर्भ निर्देशांकासाठी घाऊक किंमत निर्देशांक

²⁸ सीपीआय₂: बीजक तारखेच्या आधीच्या संदर्भ निर्देशांकासाठी ग्राहक किंमत निर्देशांक (औद्योगिक कामगार) सीपीआय₁: बोली तारखेच्या आधीच्या संदर्भ निर्देशांकासाठी ग्राहक किंमत निर्देशांक (औद्योगिक कामगार)

रचनेपासून विचलनात होते. तक्ता-6 मधील तपशीलाप्रमाणे एमसीएनुसार प्रदेय किंमत वाढीची ₹ 13.85 कोटी इतकी गणना झाली.

तक्ता-6: किंमत निर्देशांकाच्या चुकीच्या रचनेमुळे किंमत फरकाचे जास्तीचे प्रदान
एप्रिल 2019 ते मे 2023

(₹ कोटीमध्ये)

एमएस	बीपीसी	डब्ल्यूपीआय ₂ / डब्ल्यूपीआय ₁	सीपीआय ₂ / सीपीआय ₁	एबीपीसी ²⁹	पीई=12% (एबीपीसी-बीपीसी)
1	2	3	4	$5 = (2*70\%*3)+$ $(2*30\%*4)$	6
पीएम-01	133.95	1.03	1.20	144.80	1.30
पीएम -02	133.95	1.04	1.20	145.74	1.41
पीएम -03	133.95	1.31	1.44	180.70	5.61
पीएम -04	133.95	1.29	1.47	180.03	5.53
पीई =A					13.85
प्रदान केलेली पीई=B					14.87
अतिरिक्त पीई =B-A					1.02

(स्रोत: सा.बां. विभागांनी दिलेली माहिती)

अशाप्रकारे, सीएमध्ये विचारात घेतलेल्या किंमत निर्देशांकाच्या चुकीच्या रचनेमुळे, चौथ्या टप्प्यापर्यंत किंमतीतील फरकामुळे सवलतधारकाला ₹ 1.02 कोटीची (₹ 14.87 - ₹ 13.85 कोटी) अतिरिक्त रक्कम प्रदान करण्यात आली.

निर्गमन बैठकीदरम्यान, शासनाने मान्य केले (मार्च 2025) की एका प्रकरणात चुकून किंमत निर्देशांकाची चुकीची रचना स्वीकारण्यात आली.

2.9.2.3 समायोजित बीपीसीसाठी कराराच्या अटीच्या परिशिष्टामुळे सवलतधारकाला जास्तीचे प्रदान

सीएच्या कलम 23.2 नुसार, किंमत निर्देशांकातील फरक दर्शविण्यासाठी निर्दिष्ट बीपीसी वेळोवेळी सुधारित केले जाईल. प्राधिकरण निर्दिष्ट सूत्रानुसार किंमत निर्देशांकातील फरकाची गणना करेल आणि ते किंमत निर्देशांक गुणक (पीआयएम) म्हणून व्यक्त करेल. बांधकाम कालावधीसाठी आणि त्यासंबंधात सवलतधारकाने प्राधिकरणाला सादर करावयाचे सर्व बीजक बीपीसीच्या संबंधित प्रमाणाचा आणि लागू पीआयएमचा गुणाकार असेल.

लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले की सा.बां. प्रदेश, कोकणने सीएच्या कलम 23.2 च्या संदर्भात एक परिशिष्ट जारी केले होते, ज्यामध्ये बिटुमेन, सिमेंट आणि स्टील या साहित्यांकरिता किंमत वाढीच्या प्रदानासाठी एमसीएचे उल्लंघन करून एक स्वतंत्र सूत्र निर्दिष्ट केले होते. प्रदेशाने स्वतंत्र सूत्र स्वीकारल्यामुळे सवलतधारकाला खाली चर्चा केल्याप्रमाणे जास्तीचे प्रदान झाले:

²⁹ समायोजित बोली किंमत बीपीसी *{(डब्ल्यूपीआय किंमत निर्देशांकाच्या 70% म्हणजेच डब्ल्यूपीआय₂/ डब्ल्यूपीआय₁)+ (सीपीआय किंमत निर्देशांकाच्या 30% म्हणजेच सीपीआय₂/ सीपीआय₁)} मोजली जाते.

a) किंमत वाढीवर ₹ 22.49 कोटींचे अतिरिक्त प्रदान

लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले की सा.बां. प्रदेश कोकण येथील सहा निवडक प्रकल्पांपैकी चारमध्ये, परिशिष्टाद्वारे सीएमध्ये बदल झाल्यामुळे, तक्ता 7 मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे किंमत वाढीची रक्कम ₹ 22.49 कोटींनी वाढली होती.

तक्ता 7: किंमत वाढीचे अतिरिक्त प्रदान

(₹ कोटींमध्ये)

प्रकल्प क्र.	विभागाचे नाव	एमसीएनुसार प्रदान करावयाची पीई	बिटुमेन, सिमेंट व स्टीलच्या पीईसह अद्यतन टप्प्यापर्यन्त विभागाने प्रदान केलेली एकूण पीई	अतिरिक्त प्रदान
एमयू-06	का.अ., सा.बां. वि.-2, ठाणे	6.40	9.42	3.02
एमयू -04	का.अ., सा.बां. वि.-2, ठाणे	7.30	10.82	3.52
एमयू -170	का.अ., सा.बां. वि., अलिबाग	10.66	20.68	10.02
एमयू -174	का.अ., सा.बां. वि., महाड	11.35	17.28	5.93
	एकूण	35.71	58.20	22.49

(स्रोत - सा.बां. विभागांनी दिलेली माहिती)

सवलतधारकांना सीए नुसार देय असलेल्या ₹ 35.71 कोटींच्या तुलनेत किंमत वाढीसाठी ₹ 58.20 कोटी प्रदान करण्यात आले. सवलत करारात परिशिष्ट जारी करण्यासाठी शासनाची मान्यता अभिलेख्यावर निदर्शनास आली नाही.

b) शिल्लक खर्चाचे अतिरिक्त निर्धारण

सीएच्या कलम 23.6.1 आणि 23.6.2 नुसार, उर्वरित पूर्णत्व खर्च परिभाषित केले आहे की पूर्णत्व खर्च वजा बांधकाम कालावधीत प्रदान केलेली रक्कम, जी व्यावसायिक कार्यचालन तारखेपासून (सीओडी) 10 वर्षांच्या कालावधीत विहित टक्केवारीच्या दराने द्विवार्षिक हप्त्यांमध्ये (अॅन्युइटी प्रदाने) देय आणि प्रदेय असेल.

प्रकल्प एमयू-04 आणि एमयू-06 मध्ये लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले की पूर्णत्व खर्चाची अनुक्रमे ₹ 131.03 कोटी आणि ₹ 112.86 कोटी इतकी गणना करण्यात आली. अॅन्युइटीसाठी उर्वरित खर्च ₹ 54.37 कोटी आणि ₹ 46.74 कोटी होता. तथापि, सवलतधारकाला अॅन्युइटी प्रदाने म्हणून प्रदेय असलेल्या उर्वरित पूर्णत्व खर्चाची गणना करताना, विभागाने बिटुमेन, सिमेंट व स्टीलसाठी एमयू-04 मध्ये ₹ 4.32 कोटींच्या आणि एमयू-06 मध्ये ₹ 3.67 कोटींच्या प्रदान केलेल्या किंमती वाढीच्या घटकाचे समायोजन केले नाही ज्यामुळे अॅन्युइटी प्रदानासाठी शिल्लक पूर्णत्व खर्चाचे जास्त निर्धारण झाले.

शासनाने सांगितले (डिसेंबर 2024) की या साहित्यांचा दर असामान्यपणे बदलतो हे लक्षात घेऊन, निर्णय घेण्यात आला आणि मु.अ. कार्यालयाने परिशिष्ट जारी केले. हे उत्तर मान्य नाही कारण हे नमूना सवलत करारापासून विचलन होते.

शासनाने पुढे सांगितले (मार्च 2025) की सर्व मु.अ. ला सूचना जारी केल्या जातील जेणेकरून शासनाच्या मंजूरीशिवाय एमसीएमध्ये कोणताही बदल केला जाऊ नये.

2.9.3 कार्यनिष्पादन सुरक्षा विलंबाने सादर करणे

सीएच्या कलम 9.1.1 नुसार, सवलतधारकाने सीएवर स्वाक्षरी केल्यापासून 90 दिवसांच्या³⁰ आत बीपीसीच्या पाच टक्के दराने अपरिवर्तनीय आणि बिनशर्त बँक हमीच्या स्वरूपात कार्यनिष्पादन सुरक्षा (पीएस) सादर करणे आवश्यक आहे. जर सवलतधारक 90 दिवसांच्या आत आवश्यक पीएस प्रदान करण्यात अयशस्वी ठरला तर तो बोली सुरक्षा रकमेच्या मर्यादेपर्यंत विलंबाच्या प्रत्येक दिवसासाठी पीएसच्या 0.3 टक्के दराने गणना केलेल्या रकमेची नुकसानभरपाई देईल.

लेखापरीक्षणात असे निदर्शनास आले की 42 निवडक प्रकल्पांपैकी 8 मध्ये, तक्ता-8 मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे निर्धारित तारखेपासून नऊ दिवस ते 426 दिवसांच्या विलंबाने पीएस सादर करण्यात आली.

तक्ता-8: कार्यनिष्पादन सुरक्षा विलंबाने सादर करणे

हॅम प्रकल्पाचे नाव	अंदाजीत प्रकल्प किंमत (ईपीसी)	कार्यनिष्पादन सुरक्षा सादर करण्याची प्रत्यक्ष तारीख	कार्यनिष्पादन सुरक्षेची रक्कम	सीएच्या स्वाक्षरीची तारीख	कार्यनिष्पादन सुरक्षेची नियत तारीख म्हणजे सीएच्या स्वाक्षरीच्या तारीखेपासून 90 दिवसात	कार्यनिष्पादन सुरक्षा सादर करण्यात विलंब (दिवस)	आकारावयाची नुकसान भरपाई	निविदा सुरक्षा म्हणजे ईपीसीच्या 1 टक्का	वसूल करावयाची नुकसानभरपाई निविदा सुरक्षेच्या मर्यादेपर्यंत
1	2 (₹ कोटीमध्ये)	3	4 (₹ कोटीमध्ये)	5	6	7	8 = (4*7*0.3 टक्के) (₹ कोटीमध्ये)	9 = (2 चा 1 टक्का) (₹ कोटीमध्ये)	10 (₹ कोटी मध्ये)
एनएसके-56	139.00	30.01.2019	7.63	18.08.2018	16.11.2018	75	1.72	1.39	1.39
पीएन-38	162.18	21.02.2019	8.75	14.08.2018	12.11.2018	101	2.65	1.62	1.62
एनएसके-68	108.82	01.12.2018	5.63	24.08.2018	22.11.2018	09	0.15	1.09	0.15
एनएजी-137	158.30	05.08.2020	7.60	08.03.2019	06.06.2019	282*	6.43	1.58	1.58
एनएजी-139	200.22	12.06.2019	11.00 ³¹	15.10.2018	13.01.2019	150	4.95	2.00	2.00
एयू-100B	207.88	05.03.2019	9.27	13.08.2018	11.11.2018	114	3.17	2.08	2.08
एनएजी-141	94.91	29.12.2018	5.31	21.09.2018	20.12.2018	09	0.14	0.95	0.14
पीएन-163	209.40	21.05.2020	10.99	26.11.2019	24.02.2020	19*	0.63	2.09	0.63
एकूण							19.84		9.59

स्रोत: सा.बां. विभागांनी दिलेली माहिती)

*कोविड कालावधी दिवस वगळण्यात आले

तथापि, पीएस सादर करण्यास विलंब झाल्यामुळे आवश्यक असलेले ₹ 9.59 कोटींचे नुकसानभरपाई सवलतधारकांकडून वसूल केले गेले नाही.

³⁰ विभागाच्या 31 ऑक्टोबर 2018 च्या पत्रानुसार 30 दिवसांवरून 90 दिवसांपर्यंत वाढवली.

³¹ ₹ 5.00 कोटी, ₹ 5.00 आणि ₹ 1.00 कोटी करिता अनुक्रमे 1. 03541LG001619, 2. 03541LG001819 आणि 3. 62951LG000619/ दिनांक: 12.06.2019.

शासनाने मान्य केले (मार्च 2025) आणि उत्तर दिले की हे प्रकरण पडताळले जाईल व लेखापरीक्षणाला सूचित केले जाईल.

2.9.4 एस्क्रो कराराची विलंबित अंमलबजावणी व सवलतधारकाद्वारे एस्क्रो खात्यात इक्विटीचे अप्रदान/कमी प्रदान

सीएच्या कलम 4.1.3 नुसार, या कराराच्या तारखेपासून 150 दिवसांच्या कालावधीत सवलतधारकाने पूर्ण करणे आवश्यक असलेल्या पूर्वअटी पूर्ण करावयाच्या होत्या. 'एस्क्रो करार' ची अंमलबजावणी आणि खरेदी ही पूर्वअटींपैकी एक आहे, जी पूर्ण करणे आवश्यक आहे, अन्यथा, विलंबाच्या प्रत्येक दिवसासाठी कार्यनिष्पादन सुरक्षेच्या 0.3 टक्के दराने अधिकतम बोली सुरक्षेपर्यंत सवलतधारकाद्वारे कलम 4.3 अंतर्गत नुकसानभरपाई प्रदेय आहे. पुढे, सीए नुसार, सवलतधारक व शासन यांनी प्रकल्पाशी संबंधित सर्व निधी बँकेकडे असलेल्या एस्क्रो खात्यात जमा करावा. प्रकल्पाच्या बांधकामाचा सर्व खर्च एस्क्रो खात्यातून करावयाचा होता. तथापि, दोन³² प्रकल्पांमध्ये सवलतधारकाने थेट गुंतवणूक एस्क्रो खात्यातून न पाठवता केली आणि निवडक 13 प्रकल्पांमध्ये³³ एस्क्रो खात्यात इक्विटी जमा करण्यास विलंब केला हे लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले.

लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले की निवडक 42 पैकी चार प्रकल्पांमध्ये, एस्क्रो करार 52 दिवसांपासून ते 428 दिवसांच्या विलंबाने निष्पादित करण्यात आला. तथापि, एस्क्रो कराराच्या विलंबित अंमलबजावणीमुळे तक्ता-9 मधील तपशीलाप्रमाणे सा.बां. विभागाने ₹ 7.32 कोटींची नुकसानभरपाई सवलतधारकाकडून वसूल केली नाही.

तक्ता-9: एस्क्रो कराराची विलंबाने अंमलबजावणी

प्रकल्प क्र.	ईपीसी	एस्क्रो कराराची नियत तारीख (सीए पासून 150 दिवस)	एस्क्रो कराराची तारीख	विलंब (दिवसांमध्ये)	कार्यनिष्पादन सुरक्षेची रक्कम	आकारावयाची नुकसानभरपाई (कार्यनिष्पादन सुरक्षेच्या 0.3 टक्के/ दिवस)	निविदा सुरक्षा म्हणजे ईपीसी च्या 1 टक्का	वसूल करावयाची नुकसानभरपाई निविदा सुरक्षेच्या मर्यादेपर्यंत
(1)	(2) (₹ कोटीमध्ये)	(3)	(4)	(5)=(4)-(3)	(6) (₹ कोटीमध्ये)	(7)=((6)*5 चे 0.3%) (₹ कोटीमध्ये)	(8)= (2) चे 1% (₹ कोटीमध्ये)	(9) (₹ कोटीमध्ये)
एमयू-02	218.00	26-01-2019	25-09-2020	428*	10.88	13.97	2.18	2.18
एमयू-03	180.00	26-01-2019	08-05-2019	102	9.05	2.77	1.8	1.80
एयू-106	181.96	11-05-2019	02-07-2019	52	11.25	1.76	1.82	1.76
एनएजी-137	158.30	05-08-2019	07-08-2020	222*	7.60	5.06	1.58	1.58
एकूण								7.32

(स्रोत: सा.बां. विभागांनी दिलेली माहिती)

*कोविड कालावधी दिवस वगळण्यात आले

³² एनएजी-147 व एनएसके-65

³³ पीएन-28, पीएन-32, पीएन-33, पीएन-34, पीएन-163, पीएन-43, पीएन-45, एयू L-1, एयू L-2, एनएसके-56, पीएन-36, पीएन-38 व एनएसके-68,

एमयू-02 आणि 03 च्या संदर्भात शासनाने उत्तर दिले (डिसेंबर 2024) की लेखापरीक्षणाने अनवधानाने वेगवेगळ्या तारखा विचारात घेतल्या आहेत असे दिसते. या दोन्ही प्रकरणांमध्ये एस्करो करार 30 ऑक्टोबर 2018 रोजी स्वाक्षरीत करण्यात आला.

जरी सवलतधारकाने दोन्ही प्रकल्पांसाठी बँक ऑफ महाराष्ट्रमध्ये एस्करो खाते ऑक्टोबर 2018 मध्ये उघडले होते तरी, त्रिपक्षीय एस्करो करारांची प्रत लेखापरीक्षणाला देण्यात आली नव्हती. मे 2019 मध्ये एमयू-03 प्रकल्पासाठी आणि सप्टेंबर 2020 मध्ये एमयू-02 प्रकल्पांसाठी कॅथोलिक सीरियन बँकेसोबत प्रत्यक्ष एस्करो करार निष्पादित करण्यात आले.

शासनाने पुढे उत्तर दिले (मार्च 2025) की प्रकल्पांमध्ये (एयू-106) वसुली केली गेली आणि आवश्यक असल्यास, उर्वरित प्रकरणांमध्ये वसुली केली जाईल.

2.9.5 सुसज्जता अग्रिमाच्या प्रदानात व वसुलीत निदर्शनास आलेल्या अनियमितता

सीएच्या कलम 23.8 नुसार, सवलतधारकाला सुसज्जता अग्रिम (एमए) म्हणून बीपीसीच्या 10 टक्के अग्रिम रक्कम प्रत्येकी पाच टक्के अशा दोन हप्त्यांमध्ये देण्यात यावी. तथापि, दुसरा हप्ता नियुक्त तारखेपासून 60 दिवसांनंतर कधीही प्रदान करण्यात यावा. एमएवरील व्याजदर बँक दराइतका असेल, जो दरवर्षी चक्रवादीत वाढेल. एमए चार समान हप्त्यांमध्ये वसूल केला जाईल आणि चौथ्या हप्त्याच्या वसुलीच्या तारखेपासून 120 दिवसांच्या मुदतीनंतर त्यावरील व्याज पाचवा आणि शेवटचा हप्ता म्हणून वसूल केला जाईल.

निवडक 42 पैकी सात प्रकल्पांमध्ये चुकीचा व्याजदर लागू केल्यामुळे, वार्षिक व्याज चक्रवादीत न काढल्यामुळे आणि व्याजासह एमए वसूल होईपर्यंत संपूर्ण कालावधीसाठी व्याज आकारले गेले नसल्याने एमएवर ₹ 2.55 कोटींचे व्याज कमी वसूल झाल्याच्या घटना लेखापरीक्षणात निदर्शनास आल्या. तपशील तक्ता-10 मध्ये दिला आहे.

तक्ता-10: सुसज्जता अग्रिमावरील व्याजाचा कमी वसुलीचा तपशील

(₹ लाखात)

प्रकल्पाचे नाव	व्याजाची कमी वसुली	टिप्पण्या
एनएजी-132	9.96	एमएवरील व्याजाची गणना करण्यासाठी चुकीचा बँक दर लागू करण्यात आला होता आणि 30 दिवसांसाठी व्याज आकारण्यात आले नव्हते म्हणजेच 26/03/20 ऐवजी 27/02/20 पर्यंत व्याज आकारण्यात आले होते.
एनएजी-141	31.13	एमए व व्याज वसूल होईपर्यंतच्या कालावधीसाठी व्याज आकारले गेले नाही. पुढे वार्षिक चक्रवाढ आधारावर व्याजाची गणना देखील केली गेली नाही.

प्रकल्पाचे नाव	व्याजाची कमी वसूली	टिप्पण्या
पीएन-48	57.01	एमएवरील व्याजाची गणना करण्यासाठी चुकीचा बँक दर लागू करण्यात आला होता. चौथा टप्पा व पाचवा टप्पा यादरम्यान व्याज आकारण्यात आले नव्हते आणि वार्षिक चक्रवादीत वाढवण्यात आले नव्हते.
एयू-L1	75.63	31.03.2023 रोजी चौथ्या टप्प्यातील प्रदान बिलातून विभागाने एमएचा चौथा हप्ता वसूल केला होता, तथापि, 27.07.2022 नंतर कोणतेही व्याज वसूल केले नाही.
एम-1 (A ते E)	25.59	वार्षिक चक्रवाढ आधारावर व्याजाची गणना करण्यात आली नाही.
एमयू-170	11.86	एमएवर व्याजाची गणना करण्यासाठी चुकीचा बँक दर लागू करण्यात आला.
एमयू-174	13.61	एमएवर व्याजाची गणना करण्यासाठी चुकीचा बँक दर लागू करण्यात आला होता, चौथा टप्पा व पाचव्या टप्प्यादरम्यानच्या कालावधीसाठी व्याज आकारले गेले नाही आणि चक्रवादीत वाढवण्यात आले नाही.
एकूण	224.79	

शासनाने (डिसेंबर 2024/मार्च 2025) उत्तर दिले की एनएजी-132, एनएजी-141, एयू-L1, एमयू-170 आणि एमयू-174 या प्रकल्पांमध्ये वसूली करण्यात आली आहे. उर्वरित दोन प्रकल्पांमध्ये (पीएन-48 व एएम-1), उत्तर देण्यात आले की पुढील अॅन्युइटी प्रदानातून रक्कम वसूल केली जाईल.

2.9.6 सवलतधारकाकडून नुकसानभरपाईची वसूली न करणे

सीएच्या कलम 12.3.2 नुसार, अनुसूची-G मध्ये नमूद केल्याप्रमाणे सवलतधारक बांधकाम चार टप्प्यात करेल आणि जर सवलतधारक अनुसूची-G मध्ये नमूद केलेल्या तारखेपासून 90 दिवसांच्या कालावधीत कोणताही टप्पा गाठण्यात अयशस्वी झाला, जर असे अपयश अप्रत्याशीत घटनांमुळे किंवा प्राधिकरणाच्या कारणास्तव आली नसेल, तर तो टप्पा गाठेपर्यंत विलंबाच्या प्रत्येक दिवसासाठी कार्यनिष्पादन सुरक्षितता रकमेच्या 0.1 टक्के दराने गणना केलेल्या रकमेनुसार नुकसानभरपाई देईल. पुढे, सीएच्या कलम 15.2 नुसार, जर व्यावसायिक कार्यचालन तारीख (सीओडी) नियोजित पूर्णत्व तारखेच्या 91 व्या दिवसापूर्वी झाली नाही, तर सीएममध्ये निर्दिष्ट केलेल्या विलंबाच्या प्रत्येक दिवसासाठी पीएस रकमेच्या 0.2 टक्के दराने नुकसानभरपाई आकारणीय आहे.

तक्ता 11 मध्ये स्पष्ट केल्याप्रमाणे अनुसूची-G नुसार, प्रकल्पाचे टप्पे हे प्रकल्प सुरू झाल्यापासून विहित कालावधीत सवलतधारकाने साध्य करावयाच्या भौतिक प्रगतीच्या विशिष्ट टक्केवारीवर आधारित आहेत.

तक्ता 11: प्रकल्पाचा टप्पा साध्य करण्यासाठी विहित कालावधी

प्रकल्प टप्पा	भौतिक प्रगती (%)	कालावधी (दिवसांमध्ये)
I	20	180
II	35	400
III	75	600
विहित पूर्णत्व	100	730

लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले की निवडक 42 प्रकल्पांपैकी पाच मध्ये, संबंधित सवलतधारकांनी 36 ते 906 दिवसांच्या विलंबासह वेगवेगळे प्रकल्प टप्पे गाठले. तथापि, परिशिष्ट 2.1.5 मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे विलंबासाठी ₹ 56.88 कोटींची नुकसान भरपाई वसूल करण्यात आली नाही. दोन प्रकरणांमध्ये (पीएन-26 व पीएन-36) करार संपुष्टात आणण्याचा प्रस्ताव शासनाला सादर करण्यात आला होता जो प्रलंबित आहे (डिसेंबर 2024).

शासनाने उत्तर दिले (मार्च 2025) की काही प्रकरणांमध्ये वसुली केली आहे आणि काही प्रकरणांमध्ये प्रकल्पांचे टप्पे तारखा वाढवण्याची मंजूरी सुरु आहे.

2.9.7 सवलतधारकांना जीएसटी प्रदान करण्यात निदर्शनास आलेल्या कमतरता

पुढील परिच्छेदांमध्ये चर्चा केल्याप्रमाणे 42 निवडक प्रकल्पांपैकी सातमध्ये सवलतधारकांना जीएसटीचे जास्तीचे प्रदान केल्याच्या घटना लेखापरीक्षणात निदर्शनास आल्या:

2.9.7.1 जीएसटीचे अनियमित प्रदान

लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले की दोन विभागांतर्गत 42 प्रकल्पांपैकी पाच मध्ये निविदेत सादर केलेल्या अंदाजे प्रकल्प खर्चात (ईपीसी) जीएसटीचा समावेश होता. मु.अ., कोकण प्रदेशने दोन प्रकल्पांच्या (एमयू-02 आणि एमयू-03) बाबतीत बोलीदारांसोबतच्या बोली-पूर्व बैठकीत स्पष्ट केले होते की ईपीसीमध्ये जीएसटीचा समावेश आहे. तथापि, मु.अ. नी दिलेल्या स्पष्टीकरणाची दखल न घेता विभागाने पाच प्रकल्पांमध्ये समायोजित बीपीसीवर ₹ 81.20 कोटींचा जीएसटी प्रदान केला आहे.

यामुळे तक्ता 12 मधील तपशीलानुसार सवलतधारकाला ₹ 81.20 कोटींच्या जीएसटीचे अयोग्य प्रदान झाले आहे.

तक्ता 12: जीएसटीचे जास्तीचे प्रदान

(₹ कोटींमध्ये)

प्रकल्प क्र. (सा.बा. विभागाचे नाव)	अंतिम देयकानुसार प्रदान केलेली जीएसटी
एमयू -02 (जव्हार)	26.34
एमयू -03 (जव्हार)	21.70
एमयू -04* (ठाणे)	11.19
एमयू -06* (ठाणे)	9.64
एएम-82A (बुलढाणा)	12.33
एकूण	81.20

* केलेल्या कामाच्या किंमतीच्या फक्त 60 टक्के रक्कमेवर आणि अॅन्युइटीवर जीएसटी प्रदान करण्यात आला. (स्रोत - सा.बां. विभागांनी दिलेली माहिती)

शासनाने उत्तर दिले (मार्च 2025) की वसुली केली जाईल.

2.9.7.2 ₹ 1.12 कोटींच्या जीएसटीचे जास्तीचे प्रदान

लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले की प्रकल्प एयू-106³⁴ मध्ये, पाचव्या प्रदान टप्प्यापर्यंत ₹ 225.00 कोटींच्या बीपीसीचा विचार करून ₹ 272.97 कोटींच्या केलेल्या कामावर जीएसटी म्हणून ₹ 32.76 कोटींची रक्कम सवलतधारकाला प्रदान करण्यात आली. तथापि, निष्पादित न केलेले काम काढून टाकल्यानंतर ₹ 217.31 कोटींच्या सुधारित बीपीसीचा विचार करून ₹ 263.63 कोटींच्या केलेल्या कामाच्या खर्चावर प्रदेय जीएसटीची ₹ 31.64 कोटी ईतकी गणना होते. म्हणून, जीएसटी प्रदानाची गणना करण्यासाठी ₹ 217.31 कोटींच्या सुधारित बीपीसीचा विचार न केल्याने, सवलतधारकाला ₹ 1.12 कोटींचे जास्तीचे जीएसटी प्रदान झाले.

शासनाने तथ्ये मान्य केली (मार्च 2025) आणि उत्तर दिले की वसुली केली जाईल.

2.9.8 सवलतधारकाला ₹ 1.40 कोटींच्या रॉयल्टीचे अनियमित प्रदान

एमसीएच्या कलम 23.1 सह 23.4 नुसार, किंमत निर्देशांकातील किंमतीतील फरक, कायद्यातील बदल, अप्रत्याशीत घटना यामुळे उद्भवणाऱ्या अतिरिक्त खर्चाशिवाय सर्व खर्च³⁵ बीपीसी निर्धारित करते. शंका टाळण्यासाठी, बीपीसी सवलतधारकाला देय आणि प्रदेय रक्कम दर्शविते.

प्रकल्प एमयू-170 च्या पाचव्या टप्प्यातील प्रदानामध्ये लेखापरीक्षणाला निदर्शनास आले की, नियमित प्रदानाव्यतिरिक्त रॉयल्टी म्हणून ₹ 1.40 कोटींची वेगळी रक्कम प्रदान करण्यात आली. सीएच्या कलमानुसार रॉयल्टीबद्दल कोणतेही वेगळे प्रदान करावयाचे नसल्याने, सवलतधारकाला केलेले ₹ 1.40 कोटींचे वेगळे प्रदान अनियमित होते.

शासनाने उत्तर दिले (मार्च 2025) की 11 व्या आणि 19 व्या आरए बिलातून अनुक्रमे ₹ 20.46 लाख आणि ₹ 25.63 लाख रॉयल्टी रक्कम आधीच वजा करण्यात आली आहे. ₹ 94.03 लाखांची उर्वरित रॉयल्टी रक्कम आगामी अॅन्युइटी प्रदानातून वजा केली जाईल.

³⁴ हॅम मुदखेड उमरी रामखडक बाबुलगाव धर्माबाद चिंचोली किमी 0/00 ते 67/559 (लांबी- 67.559 किमी) अंतर्गत पेव्हड शोल्डर्ससह दोन पदरी रस्त्याचे बांधकाम.

³⁵ बांधकाम खर्च, बांधकामादरम्यानचे व्याज, खेळते भांडवल, भौतिक आकस्मिकता आणि इतर सर्व खर्च, प्रकल्पाच्या बांधकामासाठी आणि त्यासंबंधित खर्च आणि शुल्क यासह.

2.10 देखरेख व मूल्यांकन/गुणवत्ता नियंत्रण

या कार्यनिष्पादन लेखापरीक्षणाचे चौथे उद्दिष्ट रस्त्याच्या गुणवत्तेचे देखरेख व मूल्यांकन करण्यासाठीची यंत्रणा पुरेशी व प्रभावी आहे की नाही हे बघणे होते.

लेखापरीक्षणाने विद्यमान देखरेख व गुणवत्ता नियंत्रण यंत्रणा आणि हॅमच्या सीएच्या तरतुदींच्या संदर्भात विचार करून वेगवेगळ्या स्तरांवर हॅम प्रकल्पांच्या देखरेखीशी संबंधित अभिलेख्यांची तपासणी केली.

लेखापरीक्षण निष्कर्षाची चर्चा पुढील परिच्छेदांमध्ये केली आहे:

2.10.1 विभागाच्या विविध स्तरांवर प्रकल्प अंमलबजावणीचे निरीक्षण

महाराष्ट्र सार्वजनिक बांधकाम नियमावली 1984 चे परिच्छेद 23 ते 45 परिभाषित करते की कामाची गुणवत्ता व प्रगती दोन्ही सुनिश्चित करण्यासाठी मु.अ. त्वरित तांत्रिक मार्गदर्शन, कडक व बारकाईने तपासणी आणि पर्यवेक्षण प्रदान करेल. अ.अ. ला त्याच्या मंडळातील विविध कामांची तपासणी करावयाची असते आणि विभाग स्तरावर का.अ. सर्व कामांच्या अंमलबजावणी व व्यवस्थापनासाठी जबाबदार असतो. याव्यतिरिक्त, कामाच्या गुणवत्तेचे मूल्यांकन करण्यासाठी दक्षता व गुणवत्ता नियंत्रण मंडळांच्या (द.गु.नि.मं.) अ.अ. ना कामांची तपासणी आणि सामग्रीची चाचणी करण्याची जबाबदारी देखील सोपवण्यात येते.

लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले की मु.अ./अ.अ./का.अ. पातळीवर हॅम प्रकल्पांच्या तपासणीसाठी कोणतेही विशिष्ट लक्ष्य निश्चित केलेले नव्हते. निवडक 42 प्रकल्पांपैकी 22 च्या बाबतीत मिळालेल्या तपासणीच्या माहितीवरून असे दिसून आले की हॅम प्रकल्पांमध्ये केलेल्या तपासणीची संख्या एकसमान नव्हती आणि तपासणीचा स्तर, का.अ. स्तरावर एक ते 68 तपासण्या, अ.अ. स्तरावर एक ते 14 तपासण्या आणि मु.अ. स्तरावर एक ते चार तपासण्या असा होता. शिवाय, 22 प्रकल्पांपैकी, **परिशिष्ट 2.1.6 (a)** मध्ये दर्शाविल्याप्रमाणे, मु.अ. ने नऊ प्रकल्पांमध्ये, अ.अ. ने सहा प्रकल्पांमध्ये आणि का.अ. ने तीन प्रकल्पांमध्ये भेटी दिल्या नव्हत्या.

20 हॅम प्रकल्पांच्या³⁶ बाबतीत, विभागाने केलेल्या तपासणीची माहिती दिली नाही. पुढे, विभागाने निर्देश दिले (ऑक्टोबर 2018) की, द.गु.नि.मं. द्वारे दरवर्षी 138 विहित नियतकालिक तपासण्यापैकी हॅम कामांसाठी 20 टक्के तपासण्या

³⁶ एनएसके-56, एमयू-174, एनएजी -132, एमयू-02, एमयू-03, एमयू-04, एमयू-06, एयू-106, एएम-02, एएम-83B, एयू-L1, एमयू-170, एयू-180, एयू-L2, एनएसके-165, पीएन-25, पीएन-26, पीएन-36, पीएन-38, एयू-100B

(28 तपासण्या) करावयाच्या होत्या. द.गु.नि.मं. च्या निरीक्षणांचे संबंधित सा.बां. विभागांनी त्वरित अनुपालन करावयाचे होते.

सर्व सहा³⁷ द.गु.नि.मं. कडून मिळालेल्या माहितीच्या विश्लेषणातून असे दिसून आले की, गेल्या पाच वर्षांत (2018-19 ते 2022-23) तपासणीत लक्षणीय कमतरता होती आणि द.गु.नि.मं. च्या निरीक्षणांच्या अनुपालनाच्या प्रलंबिततेत वाढ झाली होती.

2018-19 मध्ये कोणतीही तपासणी करण्यात आली नाही आणि 2019-20 ते 2022-23 पर्यंत **परिशिष्ट 2.1.6 (b)** मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे सर्व सहा क्षेत्रांमध्ये 54 टक्क्यांपासून ते 100 टक्क्यांपर्यंत तपासणीत कमतरता होती. **परिशिष्ट 2.1.6 (c)** मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे, सर्व सहा क्षेत्रांमध्ये द.गु.नि.मं. च्या निरीक्षणांचे अनुपालन करण्याची प्रलंबितता 16 टक्क्यांपासून 100 टक्क्यांपर्यंत होती.

अशाप्रकारे, द.गु.नि.मं. ने हॅम प्रकल्पांची तपासणी विहित केल्याप्रमाणे केली नाही. पुढे, संबंधित सा.बां. विभाग द.गु.नि.मं. च्या निरीक्षणांचे अनुपालन करण्यात अपयशी ठरले.

शासनाने उत्तर दिले (मार्च 2025) की स्वतंत्र अभियंता (स्व.अ.) द्वारे हॅम प्रकल्पांच्या गुणवत्ता देखरेखीसाठी अंतर्भूत तरतुदी सवलत करारात आहेत आणि त्याव्यतिरिक्त, द.गु.नि.मं. शाखेला सर्व हॅम प्रकल्पांची तपासणी/गुणवत्ता तपासणी करण्याचे निर्देश देण्यात आले होते.

हे उत्तर मान्य करण्यासारखे नाही कारण 2018-19 ते 2022-23 दरम्यान द.गु.नि.मं. द्वारे केलेल्या तपासण्यामध्ये कमतरता होत्या. अशाप्रकारे, विभागीय स्तरावर गुणवत्ता तपासणी सुनिश्चित करण्याची संधी न तपासता राहिली.

2.10.2 स्वतंत्र अभियंता

हॅमचा नमूना सवलतधारक करार (एमसीए) प्रकल्पाच्या कामाच्या विकास कालावधीपासून देखभाल कालावधीपर्यंत दर तीन वर्षांनी स्वतंत्र अभियंता (स्व.अ.) नियुक्त करून देखरेख प्रणाली प्रदान करतो. एमसीएच्या कलम 21.1 मध्ये अशी तरतूद आहे की, सीए करार केल्यापासून 60 दिवसांच्या आत प्राधिकरणाकडून एक स्व.अ. नियुक्त केला जाईल.

³⁷ नव्याने स्थापन झालेल्या नांदेड प्रदेशातील द.गु.नि.मं.तयार केलेले नाही आणि नांदेड प्रदेशाचे काम औरंगाबाद द.गु.नि.मं पाहत आहे.

स्व.अ. ना पाच प्रमुख कर्मचारी आणि चार उप-व्यावसायिक कर्मचारी (बांधकामाच्या दोन वर्षांच्या कालावधीत 74 मनुष्य महिन्यांसाठी) नियुक्त करावयाचे असते, ज्यांची यादी विभागाला सादर करावयाची असते. याव्यतिरिक्त, स्व.अ. ना सर्वेक्षण उपकरणे, कार्यालयीन खर्च, इतर सहाय्यक कर्मचारी, आकस्मिकता इत्यादींसाठी तरतूद करावयाची होती. या बदलचे स्व.अ. चे प्रदान बोली प्रकल्प खर्चाच्या (बीपीसी) तीन टक्क्यांपेक्षा जास्त नसावे जे सवलतधारक आणि विभागाने समान रीतीने वहन करावयाचे होते.

2.10.2.1 बांधकाम कालावधीसाठी स्व.अ. नियुक्तीमध्ये विलंब

लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले की 33 प्रकल्पांच्या बाबतीत स्व.अ. नियुक्तीमध्ये 22 दिवसांपासून ते 464 दिवसांपर्यंत विलंब झाला होता. शिवाय, 20 प्रकल्पांच्या बाबतीत, स्व.अ. नियुक्ती ही नियुक्त तारखेपासून 2 ते 249 दिवसांपर्यंतच्या नियोजित नियुक्ती तारखेनंतर करण्यात आली. **परिशिष्ट 2.1.7** मध्ये तपशील विस्तृतपणे दिला आहे.

शासनाने उत्तर दिले (डिसेंबर 2024/मार्च 2025) की स्व.अ. नियुक्तीला विलंब झाला असला तरी, काही प्रकरणे वगळता सर्व नियुक्त्या सवलतधारकाच्या नियुक्त तारखेपूर्वी करण्यात आल्या.

20 नमुना प्रकल्पांमध्ये नियुक्त तारखेपासून स्व.अ.ची नियुक्ती करण्यास विलंब झाल्याचे लक्षात आले असल्याने उत्तर मान्य नाही. अशाप्रकारे, स्व.अ. ची नियुक्ती होईपर्यंत रेखाचित्रांचा आढावा, तपशीलवार संकल्पन आणि बांधकाम पद्धती, गुणवत्ता हमी प्रक्रिया इत्यादी विविध विशेष कामे सुनिश्चित करावयाचे बाकी होते.

2.10.2.2 का. व दे. कालावधीसाठी स्व.अ. नियुक्ती न करणे

सीएच्या अनुसूची-N मध्ये दिलेल्या संदर्भ अटीनुसार, स्व.अ. च्या भूमिकेमध्ये कार्यचालन कालावधी जबाबदाऱ्यां³⁸ समाविष्ट असेल.

लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले की विभागाने हॅम कामांच्या का. व दे. कालावधीसाठी कोणत्याही स्व.अ. ची नियुक्ती केली नाही किंवा संबंधित हॅम प्रकल्पावर अधिकार क्षेत्र असलेल्या संबंधित उपविभागांद्वारा स्व.अ. चे काम अंमलात आणण्यासाठी आदेश जारी केले नाहीत. का. व दे. कालावधीत स्व.अ. नसल्यामुळे, रस्त्यांची योग्यरित्या देखभाल केली जात आहे याची खात्री करता

³⁸ सुरक्षा सल्लागाराकडून मिळालेल्या सुरक्षा अहवालावरील टिप्पण्या, वार्षिक देखभाल कार्यक्रमाचा आढावा आणि सवलतधारकाने सादर केलेल्या मासिक स्थिती अहवालाचा आढावा, दर महिन्याला एकदा प्रकल्पाची तपासणी करणे आणि कोणतीही चाचणी करणे आवश्यक आहे की नाही आणि प्रकल्प चांगल्या उद्योग पद्धतीनुसार आहे की नाही.

आली नाही. परिच्छेद 2.8.3.4 मध्ये नमूद केल्याप्रमाणे, प्रत्यक्ष भेटी दरम्यान 24 पैकी सात पूर्ण झालेल्या प्रकल्पांमध्ये रस्त्याची देखभाल खराब असल्याचे निदर्शनास आले.

शासनाने उत्तर दिले (मार्च 2025) की का. व दे. कालावधीत विभागाकडून देखरेखीबाबत परिपत्रक जारी केले जाईल.

वस्तुस्थिती कायम आहे की का. व दे. कालावधीत, स्व.अ. नसल्यामुळे आणि विभागीय अभियंत्यांमार्फत देखरेखीसाठी योग्य सूचना नसल्यामुळे रस्त्याची खराब देखभाल झाली.

2.10.3 व्हिडिओ रेकॉर्डिंग व प्रकल्प-विशिष्ट वेबसाइटचा विकास

सीएच्या कलम 13.6 नुसार, बांधकाम कालावधीत, सवलतधारक प्रत्येक कॅलेंडर तिमाहीसाठी त्या तिमाहीतील बांधकामांची स्थिती व प्रगतीचा समावेश असलेला एक व्हिडिओ रेकॉर्डिंग प्राधिकरणाला नियुक्त तारखेपासून सात दिवसांच्या आत सादर करेल आणि त्यानंतर, प्रत्येक तिमाही संपल्यानंतर 15 दिवसांच्या आत असेल. सवलतधारक प्रकल्प-विशिष्ट वेबसाइट देखील विकसित करेल जी जनतेसाठी उपलब्ध असेल आणि दर आठवड्याला प्रकल्प महामार्गाच्या विकासाचे टाइम स्टॅम्प चित्र अपलोड करेल.

लेखापरीक्षांच्या वेळी 42 नमुना प्रकल्पांच्या बाबतीत, व्हिडिओ रेकॉर्डिंग करणे आणि प्रकल्प-विशिष्ट वेबसाइटच्या विकासाची स्थिती याबद्दल प्रकल्प-निहाय मागविण्यात आलेली माहिती उपलब्ध नव्हती.

शासनाने उत्तरात सांगितले (डिसेंबर 2024) की प्रकल्पांच्या प्रगतीचे व्हिडिओ रेकॉर्डिंग करण्यात आले व काही व्हिडिओ रेकॉर्डिंग वेबसाइटवर अपलोड करण्यात आले आणि उर्वरित संबंधित विभागाद्वारे उपलब्ध करून दिले जाऊ शकतात. शासनाने पुढे सांगितले (मार्च 2025) की प्रकल्प-विशिष्ट वेबसाइट आणि डेटा अद्ययावत केला जाईल.

वस्तुस्थिती कायम आहे की, अद्ययावत वेबसाइट नसल्यामुळे, बांधकामांची स्थिती आणि प्रगती जनतेला उपलब्ध नव्हती, जे सीएच्या अटीचे उल्लंघन करते.

2.10.4 सुरक्षा सल्लागारांच्या नियुक्तीमध्ये विलंब

सीएच्या कलम 18 मध्ये अशी तरतूद आहे की प्राधिकरण सुरक्षा आवश्यकतांनुसार प्रकल्पाचे सुरक्षा लेखापरीक्षण करण्यासाठी सुरक्षा सल्लागाराची नियुक्ती करेल. अनुसूची L नुसार, विभागाने सीएवर स्वाक्षरी केल्यानंतर 90 दिवसांच्या आत सुरक्षा सल्लागाराची नियुक्ती करेल. सुरक्षा सल्लागाराने

प्रकल्पाच्या संरचना³⁹ टप्प्यावर सुरक्षा लेखापरीक्षण करावयाचे असते आणि त्याच्या शिफारसी द्यावयाच्या असतात. पूर्ण झालेल्या बांधकामांच्या वाणिज्यिक कार्यचालन तारीखेपूर्वी (सीओडी) प्राधिकरणाने सुरक्षा लेखापरीक्षण⁴⁰ करावयाचे असते.

लेखापरीक्षणात निदर्शनास आले की 29 निवडक प्रकल्पांमध्ये सुरक्षा सल्लागार (एससी) च्या नियुक्तीत 39 ते 1290 दिवसांचा विलंब झाला. पुढे, 27 प्रकल्पांच्या बाबतीत, नियुक्त तारखेपासून (म्हणजे बांधकाम सुरु होण्यापासून) 2 ते 1352 दिवसांचा कालावधी उलटल्यानंतर एससीची नियुक्ती करण्यात आली. तपशील **परिशिष्ट 2.1.8** मध्ये दिले आहेत.

शासनाने उत्तर दिले (मार्च 2025) की सुरक्षा नियमांचे पालन करण्यासाठी योग्य सूचना जारी केल्या जातील.

2.11 निष्कर्ष

शासनाने हॅमद्वारे रस्ते विकास हाती घेतला आहे जेणेकरून अधिक रस्ते खाजगी इक्विटीतून करता येतील ज्याची परतफेड बांधकाम पूर्ण झाल्यानंतर 10 वर्षांच्या अॅन्युइटी प्रदानाद्वारे करता येईल. अॅन्युइटी कालावधी संपेपर्यंत सवलतधारकाने रस्त्यांची देखभाल देखील करायची होती ज्यासाठी स्वतंत्र का. व दे. खर्च प्रदेय होता.

फेब्रुवारी 2025 पर्यंत, 80 टक्के (140 पैकी 112) प्रकल्प (रस्त्याची लांबी 7188.21 किमी) पूर्ण झाले आणि 20 टक्के (28 प्रकल्प) (रस्त्याची लांबी 1823.09 किमी) चालू होते.

डीपीआर सर्वसमावेशकपणे तयार केले गेले नाही आणि आरएफपीमध्ये समाविष्ट केलेल्या चुकीच्या कलमामुळे डीपीआर तयार करण्यासाठी अनावश्यक रक्कम प्रदान केल्या गेली. वन विभागाच्या मंजूरीशिवाय कामे हाती घेतल्यामुळे रस्ते जोडणीद्वारे अखंड वाहतुकीचे उद्दिष्ट साध्य झाले नाही. अंदाजपत्रकात का. व दे. साठी अवास्तव विमा शुल्क व गस्त शुल्क समाविष्ट केल्याचे लक्षात आले.

अपेक्षित वाहतूक वाढीनुसार डीपीआरमध्ये थर जाडीसाठी आवश्यकतेपेक्षा जास्त मापदंड देण्यात आले होते, त्यामुळे अनावश्यक खर्च झाला. एकाच बोलीदाराला अनेक प्रकल्प देताना विभागीय अधिकाऱ्यांनी बोलीदारांच्या आर्थिक क्षमतेचे

³⁹ मागील दोन वर्षांत प्रकल्पात झालेले सर्व प्राणघातक अपघात आणि इतर रस्ते अपघात यांवरील डेटाचे विश्लेषण करून आणि सवलतधारकाने सादर केलेल्या वापरकर्त्यांच्या सुरक्षिततेवर परिणाम करणारे संरचना तपशील असलेले संबंधित रेखाचित्रे तपासून.

⁴⁰ आयआरसीच्या मार्गदर्शक तत्वांसह प्रकल्पावरील अपघात धोके कमी करण्यासाठी सुरक्षा उपायांच्या पर्याप्ततेचे मूल्यांकन करण्यासाठी प्रकल्पाची तपासणी करणे आणि ते विभागाला सूचित करणे.

मूल्यांकन करताना पूर्वी दिलेल्या कामांचा विचार केला नाही. अरुंद लहान पुलांना समाविष्ट न केल्यामुळे, कमकुवत पुलांची पुनर्बांधणी झाल्यामुळे आणि रस्त्यांमधील अपूर्ण पूलांमुळे रस्त्यांचा पूर्णपणे वापर झाला नाही. विविध कारणांमुळे रस्त्यांचे भाग बांधले गेले नाहीत, ज्यामुळे संपर्काचा अभाव निर्माण झाला. का. व दे. कालावधीत सीएच्या अटीनुसार पूर्ण झालेल्या कामांची देखभाल ठेवली गेली नाही.

टप्प्यांच्या प्रदानात विलंब झाल्यामुळे टाळता येण्याजोग्या व्याजाचे प्रदान झाले. चुकीची गणना/किंमत वाढीचे कलम/उर्वरित खर्चाचे निर्धारण यामुळे जास्त प्रदान केल्याची उदाहरणे लक्षात आली. कार्यनिष्पादन सुरक्षा सादर करण्यात, एस्करो कराराची अंमलबजावणी करण्यात आणि विहित वेळेत कामाची प्रत्यक्ष प्रगती साध्य करण्यात विलंब निदर्शनास आला. प्रकल्प खर्चात आधीच समाविष्ट असतानाही, जीएसटी स्वतंत्रपणे प्रदान करण्यात आला.

मु.अ./अ.अ./का.अ. पातळीवर हॅम प्रकल्पांच्या तपासणीसाठी कोणतेही विशिष्ट लक्ष्य निश्चित करण्यात आले नव्हते आणि द.गु.नि.मं. द्वारे तपासणीमध्ये लक्षणीय कमतरता होती. रस्त्यांच्या बांधकामादरम्यान स्व.अ. तसेच सुरक्षा सल्लागारांच्या नियुक्तीत लक्षणीय विलंब झाला. का. व दे. कालावधीत देखरेखीसाठी स्व.अ. नियुक्त केले गेले नाहीत किंवा संबंधित उपविभागांकडून देखरेखीसाठी आदेश जारी केले गेले नाहीत.

जरी बहुतेक कामांमध्ये रस्त्यांचे बांधकाम पूर्ण झाले असले तरी, विभागाने त्रुट्या दूर करण्यासाठी तपास करावा कारण सवलतधारकाला अॅन्युइटी कालावधी संपेपर्यंत अॅन्युइटी प्रदाने दिली जातील.

शिफारसी

1. अनावश्यक खर्च टाळण्यासाठी आणि कामाची अचूक व्याप्ती सुनिश्चित करण्यासाठी स्थळ-विशिष्ट अडचणींचे वास्तववादी मूल्यांकन करून तपशीलवार प्रकल्प अहवाल पूर्णपणे तयार केले पाहिजेत.
2. वास्तववादी विमा शुल्क, गरज-आधारित गस्त आवश्यकता यासारख्या वास्तविक आणि न्याय्य मापदंडांच्या आधारे का. व दे. खर्चाचा अंदाज लावला पाहिजे.
3. विलंबित प्रदानामुळे सवलतधारकांना व्याज देणे टाळण्यासाठी वेळेवर आर्थिक वाटप सुनिश्चित करण्यात यावे.
4. शिल्लक पूर्णत्व खर्च, किंमत वाढ इत्यादींसह देय प्रदानांची योग्य गणना सुनिश्चित केल्यानंतर सवलतधारकांना प्रदान करण्यात यावे.

5. सीएच्या तरतुदीनुसार सवलतधारकाने कार्यक्षम देखरेखीद्वारे रस्त्यांची देखभाल केली आहे याची खात्री केल्यानंतरच का. व दे. खर्च प्रदान केला जावा.