

## गोपनीय

क्रमांक : का.स./बैठक/२२९

मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण,  
वांद्रे-कुर्ला समूह, वांद्रे (पूर्व),  
मुंबई - ४०० ०५१.

दिनांक : ७ सप्टेंबर, २००९.

मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाच्या कार्यकारी समितीच्या दिनांक १३ ऑगस्ट, २००९ रोजी झालेल्या २२९ व्या बैठकीच्या कार्यवृत्ताची प्रत सोबत पाठवित आहे.

*प्रसि*  
सचिव, ७/९/२००९  
कार्यकारी समिती

प्रति :

- |  |   |         |
|--|---|---------|
| मुख्य सचिव,<br>महाराष्ट्र शासन, मंत्रालय,<br>मुंबई - ४०० ०३२.  | - | अध्यक्ष |
| श्री.द.म.सुकथनकर,<br>“प्रिया”, वरळी सी फेस, वरळी,<br>मुंबई - ४०० ०१८.  | - | सदस्य   |
| श्री.एन्.व्ही.मिराणी<br>ए/४७, आदर्श नगर,<br>वरळी, मुंबई - ४०० ०२५  | - | सदस्य   |
| डॉ.शिरीष संख्ये<br>संचालक,<br>मॅकॅन्सी अँड कंपनी, एक्सप्रेस टॉवर,<br>२१ वा मजला, नरिमन पॉईंट,<br>मुंबई - ४०० ०२१ | - | सदस्य   |
| प्रधान सचिव,<br>नगर विकास विभाग,<br>महाराष्ट्र शासन, मंत्रालय,<br>मुंबई - ४०० ०३२.                               | - | सदस्य   |

महापालिका आयुक्त,  
बृहन्मुंबई महानगरपालिका,  
मुंबई - ४०० ००९. - सदस्य

सचिव,  
गृहनिर्माण विभाग,  
महाराष्ट्र शासन, मंत्रालय,  
मुंबई - ४०० ०३२. - सदस्य

व्यवस्थापकीय संचालक  
सिडको,  
निर्मल, नरीमन पॉईंट,  
मुंबई - ४०० ०२३. - सदस्य

महानगर आयुक्त  
मुं.म.प्र.वि.प्राधिकरण. - सदस्य

**निमंत्रित :**

सचिव,  
नगर विकास विभाग,  
महाराष्ट्र शासन, मंत्रालय,  
मुंबई - ४०० ०३२.

प्रधान सचिव (उद्योग),  
उद्योग, उर्जा व कामगार विभाग,  
महाराष्ट्र शासन, मंत्रालय,  
मुंबई - ४०० ०३२.

सचिव,  
पर्यावरण विभाग,  
महाराष्ट्र शासन, मंत्रालय,  
मुंबई - ४०० ०३२.

सचिव (विशेष प्रकल्प),  
सामान्य प्रशासन विभाग,  
महाराष्ट्र शासन, मंत्रालय,  
मुंबई - ४०० ०३२.

**प्रत अग्रेषित :-**

विधी सल्लागार, मुं.म.प्र.वि.प्राधिकरण.  
मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाचे अधिकारी

**मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाच्या**  
**कार्यकारी समितीच्या २२९ व्या बैठकीचे कार्यवृत्त**

दिनांक : १३ ऑगस्ट, २००९ (गुरुवार)  
वेळ : संध्याकाळी ५.३० वाजता  
सभास्थान : मा.मुख्य सचिव यांचे समिती कक्ष,  
५ वा मजला, मंत्रालय,  
मुंबई - ४०० ०३२.

**उपस्थित सदस्य :**

श्री.जॉनी जोसेफ मुख्य सचिव, महाराष्ट्र शासन	-	अध्यक्ष
श्री.द.म.सुकथनकर	-	सदस्य
श्री.एन्.व्ही.मिराणी	-	सदस्य
डॉ.शिरीष संख्ये	-	सदस्य
श्री.टी.सी.बेंजामिन प्रधान सचिव, नगर विकास विभाग, महाराष्ट्र शासन	-	सदस्य
श्री.जी.एस.गील व्यवस्थापकीय संचालक, सिडको	-	सदस्य
श्री.रत्नाकर गायकवाड महानगर आयुक्त	-	सदस्य

**निमंत्रित :**

श्री.मनु कुमार श्रीवास्तव  
सचिव, नगर विकास विभाग,  
व सचिव (विशेष प्रकल्प),  
सामान्य प्रशासन विभाग (अतिरिक्त कार्यभार)  
महाराष्ट्र शासन

श्री.आर.ए.राजीव  
अति.महापालिका आयुक्त,  
बृहन्मुंबई महानगरपालिका  
(महापालिका आयुक्त यांचे प्रतिनिधी म्हणून)

श्री.मिलिंद म्हैसकर  
अतिरिक्त महानगर आयुक्त / प्रकल्प संचालक,  
मुं.म.प्र.वि.प्राधिकरण

श्रीमती अश्विनी भिडे  
सह महानगर आयुक्त,  
मुं.म.प्र.वि.प्राधिकरण

डॉ.सतीश बागल  
वित्त सल्लागार,  
मुं.म.प्र.वि.प्राधिकरण

श्री.पी.आर.के.मुर्ती  
प्रमुख, परिवहन व दळणवळण विभाग,  
मुं.म.प्र.वि.प्राधिकरण

श्री.श्री.र.नंदर्गीकर  
मुख्य अभियंता,  
अभियांत्रिकी विभाग,  
मुं.म.प्र.वि.प्राधिकरण

श्री.दिलीप कवठकर  
सह प्रकल्प संचालक (जनसंपर्क)  
मुं.म.प्र.वि.प्राधिकरण

श्री.प्र.सि.तायडे  
सचिव, कार्यकारी समिती,  
मुं.म.प्र.वि.प्राधिकरण

**बाब क्र.१** : प्राधिकरणाच्या कार्यकारी समितीच्या दिनांक २९ जुलै, २००९ रोजी झालेल्या २२८ व्या बैठकीचे कार्यवृत्त कायम करणे.

१.१ कार्यवृत्त कायम करण्यासंदर्भात खालीलप्रमाणे चर्चा झाली -

**बाब क्र.३** : चारकोप-वांद्रे-मानखुर्द रेल्वे मार्ग-२ हा प्रकल्प, सार्वजनिक खाजगी सहभागाने (PPP) "मे.रिलायन्स इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड, SNC Lavalin Inc. (Canada) आणि मे.रिलायन्स कम्युनिकेशन लिमिटेड (भारत, मुंबई) समुह - मे.रिलायन्स इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड यांच्या पुढाकाराने" प्राप्त झालेल्या निविदेस मंजूरी मिळणेबाबत.

या विषयासंबंधीच्या कार्यवृत्तात खालील बाबी समाविष्ट करण्याविषयी सुचविल्यानुसार त्या मान्य करण्यात आल्या.

कार्यवृत्तातील परिच्छेद ३.१० मध्ये नमूद केलेल्या बाब टिप्पणीच्या जोडपत्र - ५ मध्ये जोडलेल्या मूल्यमापन समिती अहवालात परिच्छेद क्र.३ मधील उप परिच्छेद क्र.३.१ ते ३.१४.१ मध्ये नमूद केल्यानुसार ही वित्तीय निविदा वाजवी व रास्त असल्याबाबत पूर्णपणे स्पष्टीकरण देण्यात आले आहे. त्याचा तपशील पुढीलप्रमाणे आहे :-

- ३.१०.१ मे.रिलायन्स इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड यांच्या पुढाकाराची एकमेव प्राप्त झालेली रु.२२९८ कोटी अनुदान मागणीची निविदा ही रु.७६६० कोटीच्या एकूण प्रकल्प खर्चाच्या ३०% एवढी आहे. केंद्र शासनाच्या आर्थिक व्यवहार विभागाने एकूण प्रकल्प खर्चास मान्यता दिली आहे.
- ३.१०.२ निविदाकाराने प्रकल्पाचा एकूण खर्च रु.११,००० कोटी एवढा अंदाजित केला आहे. म्हणजेच निविदाकाराने अंदाजित केलेल्या प्रकल्प खर्चाच्या २०.९% एवढ्या अनुदानाचा देकार दिला आहे.
- ३.१०.२.१ सवलत करारनाम्यातील कलम ४८ मध्ये एकूण प्रकल्प खर्चाच्या व्याख्येनुसार विहित केलेले घटक विचारात घेता येणा-या किमान एकूण प्रकल्प खर्चाच्या संदर्भात निविदाकाराने अंदाजित केलेल्या जास्तीच्या प्रकल्प खर्चामुळे प्राधिकरणावर कोणताही अधिक आर्थिक बोजा पडणार नाही.

- ३.१०.३ केंद्र शासनाचे पत्र दिनांक ३ नोव्हेंबर, २००८ अन्वये तत्त्वतः रु.१५३२ कोटी (रु.७६६० कोटीच्या २०%) एवढ्या व्यवहार्य तफावत निधीला मान्यता दिलेली आहे. सार्वजनिक-खाजगी भागीदारीच्या वित्तीय समर्थनाच्या मार्गदर्शक तत्वानुसार केंद्र शासनाने पायाभूत सुविधांसाठी विहित केलेल्या मार्गदर्शक तत्वानुसार ४०% पर्यंतची रक्कम व्यवहार्य तफावत निधी म्हणून ग्राह्य धरता येईल. अशा प्रकरणात २०% पेक्षा अधिक येणारी रक्कम संबंधित मंत्रालय/राज्य शासन/स्वतंत्र वैधानिक संस्था (Statutory Entity) यांनी अदा करावयाची आहे.
- ३.१०.३.१ निविदाकाराने मागणी केलेली अनुदानाची रक्कम रु.२२९८ कोटी ही प्रकल्प खर्चाच्या ३०% एवढी असून वर नमूद केलेल्या केंद्र शासनाच्या मार्गदर्शक तत्वानुसार विहित केलेल्या ४०% च्या मर्यादित आहे. यामध्ये प्राधिकरणाचे दायित्व रु.७६६ कोटी एवढेच आहे.
- ३.१०.४ दिल्ली मेट्रो रेल्वे कॉर्पोरेशन यांनी सप्टेंबर, २००६ मध्ये तयार केलेल्या प्रारूप प्रकल्प अहवालानुसार केंद्र शासनाने द्यावयाच्या रु.१८८५ कोटी एवढ्या अनुदानाच्या रकमेचा अंदाज केला असून तो प्रकल्प पूर्णत्वाच्या रु.६१९२ कोटी (व्याजरहित) खर्चाच्या ३०.४% एवढा आहे. परंतु एकूण रु.६१९२/- कोटी खर्चामध्ये रु.६६५/- कोटी जमीन संपादनाचा खर्च अंतर्भूत आहे. जे भारत सरकारने एकूण प्रकल्प खर्चाला मंजूरी देताना भूसंपादनाचा खर्च वगळून मंजूरी देण्यात आलेली आहे.
- ३.१०.५.१ करापूर्वी येणारा परतावा दर ११.८% हा प्रकल्पामध्ये गुंतवणूक करण्यासाठी आर्थिकदृष्ट्या व्यवहार्य तथा पुरेसा आकर्षक नाही. सार्वजनिक-खाजगी भागीदारीद्वारे राबविण्यात येणा-या प्रकल्पासाठी नेमके मूल्य निर्धारित केलेले नाही. परंतु अशा प्रकारच्या प्रकल्पातील जोखिम आणि अनिश्चिततेचे घटक विचारात घेता १५% दर हा वाजवी समजण्यात येतो. हा दर मिळण्यासाठी प्रकल्पाचा एकूण खर्च रु.७६६० कोटी विचारात घेता अनुदानाची आवश्यक रक्कम रु.३८५० कोटी म्हणजेच प्रकल्प खर्चाच्या ५०% एवढी येते. एकमेव

प्राप्त झालेल्या निविदाकाराने प्रकल्पाची अंदाजित किंमत जास्त काढून देखील केवळ रु.२२९८ कोटी एवढीच अनुदान रकमेची मागणी केली आहे. त्यामुळे निविदाकाराने मागणी केलेल्या अनुदान रकमेचा देकार अवाजवी नाही.

३.१०.५.२ उपरोक्त हिशोबामध्ये प्रवासी उत्पन्न व जाहिरातींचे उत्पन्न विचारात घेतले आहेत. तथापि मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाने २७ मेट्रो स्थानकांची १०८००० चौरस मीटर एवढी जागा अतिरिक्त उत्पन्नाचे स्रोत म्हणून दिलेली आहे. अर्थात सवलतदारास वाणिज्यिक उत्पन्नाकरीता सदर जागेवर बांधकामासाठी अधिकचा खर्च करावा लागणार आहे. यासाठी cash flow चे विश्लेषण केले असता रु.७९९ कोटी एवढे निव्वळ मूल्य येते. हे खालील गृहितकांवर आधारित आहे.

- i) बांधकाम खर्च रु.२०,००० प्रति चौ.मी. दराने : रु.२१६ कोटी
- ii) कर्ज उभारणीवरील व्याजाचा दर : ११%
- iii) भाडे आकार (Rental/Lease/Charges) (२००९) : रु.१०,००० प्रति वर्ष
- iv) वरील (३) वर दरवाढ : ५%

वरील NPV विचारात घेता अनुदान रकमेची मागणी समभाग परताव्याच्या सारख्या प्रमाणात व्हावयास हवी. परंतु या प्रकरणात तसे होत नाही.

३.१०.५.३ मूल्यमापन समितीने हा मुद्दा बारकाईने तपासला असून त्यांनी निष्कर्ष काढला की, खर्चाचे काही महत्वाचे घटक जे निविदाकाराने सोसावयाचे आहेत ते वित्तीय विश्लेषणामध्ये प्रारूप प्रकल्प अहवालात आणि मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाने धरलेल्या गृहितात आढळून येत नाही. याचे मुख्य कारण म्हणजे शासन विभागात प्रारूप प्रकल्प अहवालानुसार खर्चाच्या घटकांचे अंदाज ठरविण्याच्या पध्दतीवर असून सार्वजनिक-खाजगी भागीदारी तत्वावरील प्रकल्पासाठी अवलंबवावयाच्या बाबींवर आधारित नाही.

३.१०.५.३.१ महसूल उत्पन्नाचा cash flow कार्यप्रणाली पूर्ण झाल्यानंतर सुरु होतो. सवलतदारास किमान ९ ते १२ महिन्यांपूर्वी कर्मचा-यांची नियुक्ती करावी

लागेल, त्यांना O & M कार्यप्रणालीचे प्रशिक्षण भारतात तसेच विदेशात घावे लागेल. कार्यप्रणाली चालविण्यासाठी प्रात्यक्षिके घेणे व कार्यप्रणालीचे सुरक्षितता प्रमाणपत्र मिळविणे, इत्यादी कामे करावी लागतील. यावरील खर्च भांडवली खर्च धरला जाईल. दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशनने O & M खर्चाचे केलेल्या विश्लेषणाच्या आधारे Preoperative बाबींवरील खर्च हा O & M वरील वार्षिक खर्चाच्या अंदाजे ५०% एवढा येतो. त्याची किंमत अंदाजे रु.१२३ कोटी एवढी आहे.

- ३.१०.५.३.२ वित्तीय ताळेबंद (Financial Closure), Debt Syndication, बँकरची फी इत्यादी मिळविणेसाठी वित्त पुरवठा खर्च (Financial Cost) करावा लागेल. मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाने केलेल्या अंदाजानुसार अंदाजे रु.४००० कोटीचे कर्ज उभारावे लागेल. यासाठी वित्त पुरवठा खर्च (Financing Cost) १ ते ३% पर्यंत येऊ शकतो. १% दराने सुध्दा ही रक्कम रु.४० कोटी एवढी येते.
- ३.१०.५.३.३ सवलत करारनाम्यातील तरतुदीनुसार संपूर्ण प्रकल्प उभारणीच्या देखरेखीसाठी स्वतंत्र अभियंत्याची नेमणूक करावयाची आहे. त्याचा खर्च मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण व सवलतदार यांनी समप्रमाणात करावयाचा आहे. प्रकल्प खर्चाच्या ०.५ ते १% एवढा खर्च येऊ शकेल. ०.५% दराने देखील होणारा खर्च रु.३८.८ कोटी असेल. यात सवलतदाराने रु.१९.४ कोटी खर्च करावयाचा आहे.
- ३.१०.५.३.४ सवलतदारास डेपोसाठी घावयाच्या जागेचे लिज (Lease) करारपत्र करण्यासाठी स्टॅम्प ड्युटी खर्च घावा लागेल. हा खर्च अंदाजे रु.३० कोटी असेल.
- ३.१०.५.३.५ कॉर्पोरेट कर, सेवा कर इत्यादी O & M कंत्राट इत्यादीवर घावा लागणार आहे. अशाप्रकारच्या मोठ्या व गुंतागुंतीच्या प्रकल्पासंबंधीचे करविषयक कायदे सुध्दा गुंतागुंतीचे असून निश्चित कराची रक्कम काढणे या घटकेला अवघड आहे. तथापि वस्तुस्थिती अशी आहे की, अशा करविषयक दायित्वांमुळे निव्वळ वित्तीय परतावे २० ते २५ टक्क्यांनी प्रभावित होऊ शकतात.

३.१०.६ सवलत करारनाम्यातील कलम २६ प्रमाणे सवलतदाराने शासनाला सवलत फी भरावयाची आहे. ती १५ व्या वर्षी सुरु व्हावयाची असून प्राप्त होणा-या प्रवास भाड्याच्या १% असेल. १६व्या वर्षी २% असेल, अशाप्रकारे वर्षनिहाय वाढत जाऊन महत्तम १०% असेल. वर्षनिहाय भराव्या लागणा-या सवलत फीचा NPV १०% दराच्या सवलती (Discount) प्रमाणे रु.३३१ कोटी एवढा येतो. नियोजन आयोगाने मान्य केलेल्या सवलत करारनाम्यातील ही एक विशिष्ट व नवीन बाब आहे व ही बाब मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाने स्वीकारली असून केंद्र शासनाच्या वित्त मंत्रालय आर्थिक व्यवहार विभाग (DEA) यांनी चर्चेच्या अनेक फे-यानंतर मान्य केले आहे. वर्सोवा-अंधेरी-घाटकोपर या छन्नमार्गाच्या सवलत करारनाम्यात मात्र अशी तरतूद नाही. प्रारूप प्रकल्प अहवालात सुध्दा अशाप्रकारचे मोठे दायित्व ज्यांचा सरळ परिणाम अनुदानाच्या मागणीवर अथवा व्यवहार्यता तफावत निधीवर (VGF) होईल असे अभिप्रेत नाही.

३.१०.७ हा प्रकल्प वर्ष २००८-०९ मध्ये सुरु होणे अपेक्षित होते. तथापि, विविध टप्प्यांवरील विलंबामुळे या प्रकल्पाची सुरुवात आता २०१०-११ या वित्तीय वर्षापूर्वी होऊ शकणार नाही. याचा परिणाम प्रकल्प खर्चाच्या १०% एवढा दरवाढीवर होईल. २००८ या वर्षाच्या मूल्यस्तरानुसार प्रकल्प खर्च रु.७६६० कोटी एवढा होता. अपेक्षित प्रमाणातील परतावे मिळविण्यासाठी प्रकल्प खर्चाच्या ३०% प्रमाणे किमान अतिरिक्त अनुदानाची रक्कम रु.२२९ कोटी एवढी आवश्यक राहिल.

३.१०.८ उपरोक्त परिच्छेदांतील बाबी विचारात घेता हे स्पष्ट होते की, Real Estate Development पासून मिळणारे अतिरिक्त cash flows हे अतिरिक्त दायित्वाचा भार कमी अधिक प्रमाणात हलका करतात. या बाबी प्रकल्प प्रारूप अहवालात अथवा व्यवहार्यता तफावत निधी काढताना विचारात घेतल्या नाहीत. अतिरिक्त सवलत म्हणून Real Estate ची जोड दिली नसती तर एकमेव निविदाकाराने

मागणी केलेली अनुदानाची रक्कम रु.२२९८ कोटी पेक्षा फार अधिक राहिली असती.

३.१०.९ वसोवा-अंधेरी-घाटकोपर (VAG) या छन्नमार्गासाठी दिलेला व्यवहार्यता तफावत निधी (VGF) रु.६५० कोटी हा रु.२३५६ कोटी प्रकल्प खर्चाच्या २७.५८% एवढा आहे. या तुलनेत चारकोप-वांद्रे-मानखुर्द या छन्नमार्गासाठी मागितलेला ३०% अनुदान/व्यवहार्यता तफावत निधी हा योग्य आहे. याशिवाय या छन्नमार्गासाठी मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाला विशेष उद्दिष्ट वाहन (SPV) मध्ये समभाग घावे लागणार नाही.

३.१०.१० सवलत कराराच्या कलम २५ नुसार अनुदानाची रक्कम खालीलप्रमाणे वितरित करावयाची आहे.

(अ) सवलतदाराने गुंतविलेल्या समभागाएवढा समभाग पुरवठा, परंतु एकूण प्रकल्प खर्चाच्या ३०% पेक्षा अधिक नसलेला व समभाग पूर्णतः खर्ची पडल्यावर हा समभाग वितरित करावयाचा आहे.

(ब) O & M पाठबळ - शिल्लक अनुदानामधून (जर काही असल्यास) समभाग पुरवठ्याच्या ५% एवढे तिमाही हप्त्यामध्ये घावयाचे आहे.

३.१०.१०.१ अशाप्रकारे बांधकाम कालावधीमध्ये सवलतदारास अनुदानाची पूर्ण रक्कम मिळू शकणार नाही अथवा त्यांनी दिलेल्या समभाग वर्गणीवर आधारित अंशतः अनुदान मिळू शकेल. यामुळे प्रकल्प खर्च भागविण्यासाठी त्याला बांधकाम कालावधीत वित्तीय जोड पुरवठ्याची (Bridge finance) व्यवस्था करावी लागेल. याचा अर्थ सवलतदारास अतिरिक्त खर्च सोसावा लागेल जो प्रारूप प्रकल्प अहवालातील वित्तीय नमुन्यात विचारात घेतलेला नाही.

३.१०.११ वर नमूद केल्यानुसार असा स्पष्ट निष्कर्ष निघतो की, वित्तीय विश्लेषणानुसार समभागावर मिळणारा परतावा अपेक्षित टक्केवारीपेक्षा काहीसा कमी येत असला तरी, एकमेव निविदाकाराने दिलेल्या देकारानुसार रु.२२९८ कोटीची अनुदान मागणी अत्यंत वाजवी आहे.

- ३.१०.१२ येथे असे नमूद करणे महत्वाचे आहे की, अशाप्रकारच्या मोठ्या व गुंतागुंतीच्या प्रकल्पात विशेष करून शहरी वातावरणात प्रकल्प राबविताना विविध प्रकारच्या जोखीमा व अनिश्चितता अभिप्रेत असून सवलतदाराने त्या सोसावयाच्या आहेत. यामध्ये प्रवासी वाहतूक संखेची (Ridership) जोखीम सुद्धा सवलतदाराने सोसावयाची आहे. अशा सर्व जोखीमा केवळ अनुदानाद्वारे भरून काढावयाच्या आहेत. एवढे असूनसुद्धा निविदाकाराने अत्यंत वाजवी अनुदानाची मागणी केली आहे.
- ३.१०.१३ प्रकल्पाची अंमलबजावणी करण्यासाठी निविदाकाराचा दृष्टीकोन व नियोजन कसे आहे याची ठळक कल्पना घेण्यासाठी त्याने सादर केलेल्या व्यापारी आराखड्याचे (Business Plan) निरीक्षण करण्यात आले. निविदाकाराने प्रकल्पाची किंमत रु.११,००० कोटी (Real Estate Development मधील गुंतवणूक धरून) अंदाजित केली आहे आणि BOT / PPP प्रकल्पासंबंधी सर्व खर्चाचे घटक विचारात घेतले आहेत.
- ३.१०.१३.१ तथापि, येथे विशेष करून असे नमूद करण्यात येते की, व्यापारी आराखडा (Business Plan) हा केवळ दर्शनात्मक/सुचनात्मक आहे व मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणावर बंधनकारक नाही. निविदाकाराने सादर केलेल्या वित्तीय निविदेनुसार अनुदान मागणीचा दिलेला देकार मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाच्या अपेक्षेप्रमाणे खूप तुलनात्मक व वाजवी आहे आणि वरील परिच्छेदांत स्पष्ट केल्यानुसार अत्यंत वाजवी असल्याने तो विचारात घ्यावयाचा आहे.
- ३.१०.१४ तांत्रिकदृष्ट्या पात्र ठरलेल्या सात निविदाकारांपैकी व सादर निविदाकारांच्या विनंतीनुसार अनेकदा निविदा सादर करण्याच्या मुदतीत वाढ करून सुद्धा केवळ एकच आर्थिक निविदा प्राप्त झाली. सर्व सातही पात्र निविदाकारांच्या समुहात विदेशी भागीदार असून जागतिक मंदी तसेच निर्माण झालेल्या वित्तीय अनिश्चितता आणि त्यातील जोखीमा अशा वातावरणामुळे केवळ एकमेव निविदा प्राप्त होऊ शकली, हे स्पष्टतः दिसून येते. अशा विपरीत परिस्थितीमध्ये सुद्धा

मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाला प्राप्त झालेली एकमेव निविदा अत्यंत वाजवी दराची असून ती खूप उत्साहवर्धकसुध्दा आहे.

३.१०.१५ येथे असेही नमूद करण्यात येते की, निविदा सादर करण्यापूर्वी विचारलेल्या एका प्रश्नासंबंधी, म्हणजे जर एकच वित्तीय निविदा प्राप्त झाल्यास ती स्वीकारण्यायोग्य असेल काय? याबाबत स्पष्ट करण्यात आले होते की, खुल्या निविदा स्पर्धेद्वारे एकमेव प्राप्त झालेली निविदा जर वाजवी व स्वीकारण्यायोग्य असेल तर ती स्वीकारण्याचा विचार होईल. विनंती प्रस्तावा (RFP) मधील तरतुदीनुसार याबाबत निर्बंध नाही. विनंती प्रस्तावामध्ये (RFP) वाटाघाटी करण्याबाबत कोणतीही तरतूद नाही, असे येथे नमूद करण्यात येते.

तसेच पृष्ठ क्र.१२ वरील परिच्छेद क्र.३.११ मधील - तसेच संपूर्ण विनंती प्रस्तावास (Request for proposal including Concession Agreement) केंद्र सरकारने स्थापन केलेल्या शक्तीप्रदान समितीने (Empowered Committee) मंजूरी दिली असून या कागदपत्रांमध्ये काही फेरबदल करणे सद्यस्थितीत शक्य आहे या वाक्याऐवजी "तसेच संपूर्ण विनंती प्रस्तावास (Request for proposal including Concession Agreement) केंद्र सरकारने स्थापन केलेल्या शक्तीप्रदान समितीने (Empowered Committee) मंजूरी दिली असून या कागदपत्रांमध्ये काही फेरबदल करणे सद्यस्थितीत शक्य नाही" अशी सुधारणा करण्यात आलेली आहे.

वरील सुधारणेसह सदर बाबीचे कार्यवृत्त कायम करण्यात आले.

**बाब क्र.४ :** अंधेरी घाटकोपर जोडरस्त्याचे रुंदीकरण व बांधकामाच्या खालील कामामध्ये झालेल्या निविदेपेक्षा जादा खर्चास मंजूरी मिळणेबाबत.

काम क्रमांक - १ : साखळी क्र.८३९२ मी. ते साखळी क्र.९०५२ मी.

काम क्रमांक - २ : साखळी क्र.९०५२ मी. ते साखळी क्र. ९५१२ मी.

काम क्रमांक - ३ : साखळी क्र. ९५१२ मी. ते साखळी क्र.९९७२ मी.

कार्यकारी समितीचे सदस्य श्री.द.म.सुकथनकर यांनी असे सूचित केले की, बहुतांशी कामामध्ये कामाचा कालावधी व निविदेची किंमत या दोन्हीमध्ये बरीच जास्त वाढ झाल्यामुळे यापुढील कामे करताना एक विस्तृत तपासणी सूची तयार करण्यात यावी

व तसे करताना अस्तित्वातील सर्व सेवा वाहिन्या व इतर गोष्टींचा कामाच्या ठिकाणावरील व्यवस्थित सर्व्हे करून विचार करण्यात यावा. कार्यकारी समितीचे सदस्य श्री.एन्.व्ही.मिराणी यांनीही याबाबतील दूजोरा दिला. चर्चा करताना महानगर आयुक्त यांनी असे निदर्शनास आणले की, यापुढील मुंबई महानगरपालिकेतील कामे हाती घेताना या सर्व गोष्टींचा विचार करण्यात येईल. परंतु सेवा वाहिन्यांचा नकाशा मुंबई महानगरपालिकेकडे अद्ययावत उपलब्ध नसल्यामुळे तसेच कामाच्या आखणीमध्ये ब-याचशा झोपड्या येत असल्यामुळे याबाबत पूर्ण अभ्यास करणे व त्याचा अंतर्भाव कामामध्ये करणे कठीण आहे.

१.२ त्यानंतर, बैठकीचे कार्यवृत्त कायम करण्यात आले.

**बाब क्र.२ : सांताक्रुझ-चेंबूर जोडरस्ता पूर्व द्रुतगती महामार्गास जोडणा-या अमर महल जंक्शन येथे उड्डाणपुलाचे संकल्पन व बांधकाम करणे या कामाकरीता मागविलेल्या निविदेला मंजूरी देणेबाबत.**

२.१ महानगर आयुक्त यांनी या संदर्भात थोडक्यात माहिती देताना असे स्पष्ट केले की, सांताक्रुझ-चेंबूर जोडरस्ता अमर महल जंक्शन येथे पूर्व द्रुतगती महामार्गास मिळणार असून याठिकाणी सध्या वाहतुकीची मोठ्या प्रमाणात कोंडी होत आहे. या संदर्भात सल्लागारांनी प्रस्तावित सांताक्रुझ-चेंबूर जोडरस्ता, पूर्व द्रुतगती महामार्ग आणि अमर महल जंक्शन येथील वाहतुकीचा सखोल अभ्यास करून अमर महल जंक्शन येथील सांताक्रुझ-चेंबूर जोडरस्ताचा वापर करणा-या वाहतुकीची कोंडी दूर करणेसाठी विविध पर्याय सुचविले. या सर्व पर्यायांचा अभ्यास करून यातील एका पर्यायाची प्राधिकरणाच्या तज्ञ समितीच्या मार्गदर्शनाखाली निवड करण्यात आली आहे. यानुसार, अमर महल जंक्शन येथे उड्डाणपूल बांधणे या कामाचा समावेश आहे. प्रस्तावित उड्डाणपूल, सांताक्रुझ-चेंबूर जोडरस्ताच्या शेवटच्या भागात सुरु होऊन पूर्व द्रुतगती महामार्गावरील अमर महल उड्डाणपुलास समांतर जाऊन ठाणेबाजूकडे दोन स्वतंत्र भागात पूर्व द्रुतगती महामार्गावर मिळेल. ठाणेकडे जाण्यासाठी उड्डाणपूल महामार्गाच्या डावीकडे उतरेल, तर ठाणेकडून सांताक्रुझकडे जाणारा उड्डाणपूल अमर महल उड्डाणपुलाच्या सुरुवातीस मार्गिकेच्या उजवीकडे सुरु होऊन महामार्गाची वाहतूक ओलांडून अमर महल उड्डाणपुलास समांतर जाऊन सांताक्रुझ-चेंबूर जोडरस्तावर उतरेल. सांताक्रुझ-चेंबूर जोडरस्ताचे काम पूर्ण झाल्यानंतर या रस्त्यावरील वाहतुकीस अमर महल जंक्शन येथे विना अडथळा पार करता येईल.

२.२ कार्यकारी समितीचे सदस्य श्री.द.म.सुकथनकर आणि श्री.एन्.व्ही.मिराणी यांनी या उड्डाणपुलाचे संरेखन करताना या ठिकाणच्या सेवा वाहिन्यांचे सर्व्हेक्षण करण्यात आले आहे किंवा नाही? अशी विचारणा केली. याबाबत प्रमुख, परिवहन व दळणवळण विभाग, मुं.म.प्र.वि.प्राधिकरण यांनी असे सांगितले की, सल्लागारांनी विविध सेवा वाहिन्या संस्थांकडून माहिती गोळा करून त्यानुसारच या उड्डाणपुलाचे संरेखन तयार केले आहे. परंतु श्री.द.म.सुकथनकर, सदस्य, कार्यकारी समिती यांनी असे सुचविले की, या उड्डाणपुलाचे बांधकाम करित असताना सेवा वाहिन्या स्थलांतरित करण्यासाठी लागणारा कालावधी लक्षात घेणे आवश्यक आहे. तसेच बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने गेल्या ८-१० वर्षांमध्ये या भागात मोठ्या प्रमाणात जलवाहिन्या टाकल्या असून अमर महल जंक्शन येथे Foundations निश्चित करताना या वाहिन्यांचा विचार करण्यात यावा.

२.३ कार्यकारी समितीचे सदस्य श्री.एन्.व्ही.मिराणी यांनी अशी विचारणा केली की, निविदाकाराने या कामासाठी निविदा रकमेपेक्षा १७.७४% कमी इतक्या कमी दरात निविदा सादर केली असून या रकमेत कंत्राटदार काम करू शकणार की नाही, याबाबत तांत्रिक मान्यता प्रदान करणा-या सक्षम अधिकारी यांच्याकडून प्रमाणपत्र घेण्यात यावे.

२.४ महानगर आयुक्त यांनी सदर ठेकेदाराने दिंडोशी येथे अशाच प्रकारच्या उड्डाणपुलाचे काम केले असल्याने, त्यांचे उड्डाणपुलाचे संरेखन तयार आहे. त्याचप्रमाणे या कामासाठी लागणारी यंत्रसामुग्री व मनुष्यबळ त्यांचेकडे उपलब्ध असल्याने ठेकेदारास सदर काम कमी किंमतीस परवडणार आहे असे सांगितले आहे.

२.५ कार्यकारी समितीचे सदस्य श्री.एन्.व्ही.मिराणी यांनी प्रकल्प सल्लागारांमार्फत ठेकेदाराने सादर केलेल्या संरेखनाचे (Design) प्लूफ चेकिंग करून घ्यावे, असे सुचविले. त्रयस्थ संस्थेकडून गुणवत्ता परिक्षण (3<sup>rd</sup> Party Quality Audit) साठी सल्लागाराची नेमणूक करावी. या संदर्भात डॉ.सतीश बागल, वित्तीय सल्लागार, मुं.म.प्र.वि.प्राधिकरण यांनी असे सांगितले की, यासाठी प्राधिकरणाने निविदा प्रक्रिया सुरु केलेली आहे.

२.६ मुंबई नागरी पायाभूत सुविधा प्रकल्पासाठी सन २००९ या आर्थिक वर्षात रु.१००० कोटी इतकी तरतूद करण्यात आली आहे. तसेच या प्रकल्पास प्रशासकीय मंजूरी प्राधिकरणाच्या

पुढील बैठकीत घेण्यात येईल, असे प्रमुख, परिवहन व दळणवळण विभाग, मुं.म.प्र.वि.प्राधिकरण यांनी सांगितले.

२.७ त्यानंतर, कार्यकारी समितीने बाब टिप्पणीतील प्रस्ताव मंजूर करून पुढील ठराव मंजूर केला :-

**ठराव क्र.११४२ :**

“असा ठराव करण्यात येत आहे की, मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण अधिनियम, १९७४ च्या कलम ७ चे उपकलम (३) चे पोटकलम (तीन) अन्वये प्राप्त झालेल्या अधिकारांचा आणि याबाबत त्यास सहाय्यभूत होणा-या इतर सर्व अधिकारांचा वापर करून, कार्यकारी समिती याद्वारे सांताक्रुझ चेंबूर जोडरस्ता पूर्व द्रुतगती महामार्गास जोडणा-या अमर महल जंक्शन येथे उड्डाणपुलाचे कामासाठी मागविलेल्या निविदांपैकी मे.जे.कुमार इन्फ्राप्रोजेक्ट्स लि. यांची रु.४८.९४ कोटी किंमतीची (निविदा रक्कमेपेक्षा १७.७६% कमी दराची) लघुत्तम निविदा स्विकारण्यास व त्या अनुषंगाने करण्यात येणा-या करारानाम्यातील अटीप्रमाणे देय होणा-या संभाव्य आर्थिक बदलासह अधिदान करण्यास मान्यता देत आहे.

“असाही ठराव करण्यात येत आहे की, वरील ठरावाची अंमलबजावणी करण्यासंबंधी आवश्यक ती पुढील कार्यवाही करण्यास महानगर आयुक्त यांना याद्वारे प्राधिकृत करण्यात येत आहे.”

**बाब क्र.३ : पूर्व मुक्त मार्ग भाग पांजरपोळ जंक्शन ते घाटकोपर-मानखुर्द जोडरस्ता या कामाच्या निविदेस मान्यता मिळणेबाबत.**

या प्रस्तावाबाबत माहिती देताना महानगर आयुक्त यांनी पुढील गोष्टी विषद केल्या :-

३.१ मुंबई नागरी पायाभूत सुविधा प्रकल्पांतर्गत पूर्व मुक्त मार्गाच्या म्युझियम ते आणिक व आणिक ते पांजरपोळ जोडरस्ता या भागाची कामे प्रगतीपथावर आहेत. प्रस्तावित पूर्व मुक्त मार्गाच्या योजनेप्रमाणे पांजरपोळ ते घाटकोपर रस्ता विकसित करणे गरजेचे असून तसे केल्यास त्याचा वापर पूर्व द्रुतगती महामार्ग तसेच पुणे शहराकडून येणा-या वाहनांना मुंबईकडे जाण्यासाठी एक पर्याय म्हणून सदर रस्ता वापरात येणार आहे.

३.२ मुंबई महानगर प्रदेशातील पांजरपोळ ते घाटकोपर (पूर्व द्रुतगती मार्ग) पर्यंत एकूण ४.५३ कि.मी. लांबीच्या व सुमारे ४० मी. रुंदीच्या सदर रस्त्याची एकूण अंदाजित किंमत रु.४०१.५२ कोटी एवढी आहे. त्यापैकी पहिल्या टप्प्यामध्ये पांजरपोळ जंक्शन ते घाटकोपर मानखुर्द जोडरस्त्यापर्यंतचे काम हाती घेण्याचे प्रस्तावित आहे. या कामाची अंदाजपत्रकीय किंमत रु.१९६.१० कोटी इतकी आहे.

३.३ सदरचा उन्नत मार्ग अस्तित्वातील रस्त्याच्या मध्य भागातून जाणार आहे. तथापि, या रस्त्याच्या आखणीत अंदाजे ३०० मी. लांबीत झोपडपट्टी अस्तित्वात आहे. सदरच्या झोपडपट्टीचे पुनर्वसन करणे या प्रकल्पाचाच भाग असून या प्रकल्पबाधितांची संख्या सुमारे ५२० एवढी आहे. या पुनर्वसनाबाबतची कार्यवाही प्रगतीपथावर आहे. सदर कामाचे सर्वेक्षण व संकल्पचित्र निश्चित करून त्याचे अंदाजपत्रक सार्वजनिक बांधकाम विभागाचे सन २००८-०९ च्या दरसुचीनुसार बनविण्यात आले आहे. त्याशिवाय सध्या मूळ बांधकाम साहित्याचे दर कमी झालेले असल्याने बाजारभावानुसार अंदाजपत्रकात सदर बाबीचा अंतर्भाव करण्यात आलेला आहे. त्यानुसार सदर अंदाजपत्रकास रु.१९६.१० कोटी इतक्या रकमेस मुख्य अभियंता, अभियांत्रिकी विभाग, मुं.म.प्र.वि.प्राधिकरण यांनी तांत्रिक मान्यता दिली आहे.

३.४ सदर कामासाठी रु.१६२.६१ कोटी इतक्या रकमेची निविदा सुचना दि.०३.०७.२००९ रोजी अग्रगण्य इंग्रजी व मराठी वृत्तपत्रांमध्ये तसेच प्राधिकरणाच्या वेबसाईटवर प्रसिध्द करण्यात आली.

३.५ एकूण पात्र ५ निविदांमध्ये मे.जे.कुमार इन्फ्राप्रोजेक्ट्स लि. यांचा देकार सर्वात कमी म्हणजे अंदाजपत्रकीय किंमतीवर ३.३३% इतका जादा आहे. मे.जे.कुमार इन्फ्राप्रोजेक्ट्स लि. यांनी वाटाघाटीनंतरही तोच देकार कायम असल्याचे त्यांनी पत्राद्वारे कळविले आहे व त्यासाठी पुढील कारणे सादर केली आहेत :-

- (अ) सदरचे काम चेंबूरसारख्या प्रचंड रहदारीच्या व गर्दीच्या भागात करावयाचे आहे.
- (ब) रेल्वे उड्डाणपूलाच्या जोडण्यासाठी गर्डर लाँचिंग व मोबिलायझेशन वगैरे अवघड काम करावे लागणार आहे.
- (क) सर्वसाधारण आखणी (GAD) प्रमाणे रस्त्याचे काम १६ ते १८ मीटर उंचीवर करावे लागणार आहे. त्यासाठी सामान्यतः ४ ते ७ मीटर उंचीवरील कामापेक्षा जास्त खर्च असेल.

- (ड) १७ मीटर रुंदीचे ६० ते ८० मी.टन वजनाचे सेगमेंट वाहतुकीसाठी विशेष वाहनासाठी वाहतुक नियंत्रण शाखेच्या समन्वयाने योजना करावी लागणार आहे. त्यामुळे कामासाठी वेळ कमी उपलब्ध राहणार आहे.
- (इ) प्रिकास्ट सेगमेंट गर्डर्ससाठी विशेषरित्या कुशल मजूर, सुपरवायझर, फोरमन व अभियंता लागणार आहेत.

३.६ निविदेचा देकार केवळ ३.३३% जादा असल्यामुळे रास्त आहे. MORT&H च्या दरपत्रकानुसार Over heads विचारात घेतल्यास सदर देकार अंदाजपत्रकापेक्षा ब-याच अंशी कमी असल्याचे निदर्शनास येते. याशिवाय सदर कंत्राटदारास आवश्यक ती यंत्रसामुग्री व पुर्वानुभव असल्यामुळे सदर निविदा रास्त असल्याचे दिसून येते.

३.७ सदर निविदा प्राधिकरणाच्या निविदा समितीने छाननी करून कार्यकारी समितीकडे मान्यतेसाठी सादर करणेबाबत शिफारस केली आहे.

३.८ प्रस्तावाबाबत चर्चा करताना कार्यकारी समितीचे सदस्य श्री.एन्.व्ही.मिराणी यांनी असे निदर्शनास आणले की, या कामासाठी मूळ प्रशासकीय मान्यतेमध्ये केवळ रु.६.४० कोटी एवढ्या रकमेस मंजूरी दिलेली आहे व आता प्रस्तावित कामाची किंमत सुमारे रु.१६२ कोटी एवढी आहे. त्यासाठी सुधारीत प्रशासकीय मान्यता मिळणे आवश्यक आहे. कार्यकारी समितीचे सदस्य श्री.द.म.सुकथनकर यांनी या कामाच्या आखणीमध्ये सर्व जागा उपलब्ध आहे किंवा कसे? अशी विचारणा केली. यावर उत्तर देताना महानगर आयुक्त यांनी असे सांगितले की, पूर्वीच्या प्रशासकीय मान्यतेनुसार अस्तित्वातील रस्त्यांची थोडी सुधारणा करणे, फुटपाथ, पथ दिवे एवढीच कामे अंतर्भूत केलेली होती. परंतू पूर्व मुक्त मार्ग हा म्युझियम येथून सुरु होऊन पांजरपोळपर्यंत मुक्त मार्ग standard चा बनविण्यात येत आहे. त्याचप्रमाणे तो पुढे घाटकोपर मानखुर्द जोडरस्त्याला जोडण्याचे प्रस्तावित आहे. अस्तित्वातील सर्व जंक्शन्स इत्यादीचा विचार करता हा रस्ता उन्नत रस्ता म्हणून प्रस्तावित करण्यात आला आहे. त्यामुळे कामाच्या किंमतीत वाढ झालेली आहे. यासाठी प्राधिकरणाच्या पुढील बैठकीमध्ये सुधारित प्रशासकीय मान्यता re-appropriation द्वारे प्राप्त करून घेण्यात येईल. त्यांनी पुढे असेही सांगितले की, एकूण २ कि.मी. लांबीच्या रस्त्यामध्ये केवळ ३०० मी. लांबीमध्ये झोपड्या असून त्यासाठी पुनर्वसन त्याच भागात Indian Oil नगर येथे करण्याचे प्रस्तावित आहे व तेथील सर्व झोपडीधारकांनी त्यासाठी मान्यता दिली आहे. त्यामुळे पुनर्वसनाच्या कामामध्ये विलंब होणार नाही.

३.९ कार्यकारी समितीचे सदस्य श्री.एन्.व्ही.मिराणी यांनी असे सूचविले की, अस्तित्वातील भिवंडी ROB मध्ये मुख्य मार्गाव्यतिरिक्त इतर स्थानिक वाहतूक सुध्दा या रस्त्यावरून जात असल्यामुळे ROB वरील फुटपाथची जागा रुंद करून ROB चे रुंदीकरण करण्यात यावे. जेणेकरून मुख्य मार्गावरील वाहतूक व स्थानिक वाहतूक दोघांसाठी वेगळ्या मार्गिका उपलब्ध होतील. आवश्यक असल्यास पादचा-यांसाठी स्वतंत्र स्कायवॉक पूलाला समांतर बांधण्यात यावा.

३.१० त्यानंतर, कार्यकारी समितीने बाब टिप्पणीतील प्रस्ताव मान्य करून पुढील ठराव मंजूर केला :-

**ठराव क्र.११४३ :**

“असा ठराव करण्यात येत आहे की, मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण अधिनियम, १९७४ च्या कलम ७ चे उपकलम (३) चे पोटकलम (तीन) अन्वये प्राप्त झालेल्या अधिकारांचा आणि याबाबत त्यास सहाय्यभूत होणा-या इतर सर्व अधिकारांचा वापर करून, कार्यकारी समिती याद्वारे मे.जे.कुमार इन्फ्राप्रोजेक्टस लि. यांची लघुत्तम निविदा प्राधिकरणाच्या निविदा समितीने शिफारस केल्यानुसार महानगर आयुक्तांच्या स्तरावर करारनाम्यातील अटींप्रमाणे देय होणा-या संभाव्य आर्थिक बदलांसह स्विकृत करण्यास मान्यता देत आहे.

“असाही ठराव करण्यात येत आहे की, सभेच्या कार्यवृत्ताच्या मंजूरीच्या प्रतिक्लेशिवाय निविदेनुसार आवश्यक असणा-या कागदपत्रांची पूर्तता करणे आदींसाठी महानगर आयुक्त यांना याद्वारे प्राधिकृत करण्यात येत आहे.”

**बाब क्र.४ : विस्तारीत मुंबई नागरी पायाभूत सुविधा प्रकल्पांतर्गत बसई-सातिवली-कामण प्र.जि.मा. ४० ची सुधारणा करणे.**

**— बसई येथील रेल्वे उड्डाणपूलाचे जोडरस्त्यासह बांधकाम करणे.**

या प्रस्तावाबाबत माहिती देताना महानगर आयुक्त यांनी पुढील गोष्टी विषद केल्या :-

४.१ मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणामार्फत बृहन्मुंबई महानगरपालिका क्षेत्रात मुंबई नागरी पायाभूत सुविधा प्रकल्प राबविण्यात येत आहेत. मुंबई नागरी पायाभूत सुविधा प्रकल्पाचा

विस्तार मुंबई महानगर प्रदेशातील इतर महानगरपालिका व नगर परिषद क्षेत्रातही करण्यात यावा अशी त्या भागातील लोकप्रतिनिधींची मागणी होती. त्यानुसार मुंबई नागरी पायाभूत सुविधा प्रकल्पाचा विस्तार करुन ठाणे, नवी मुंबई, कल्याण-डोंबिवली आणि मिरा-भाईंदर महानगरपालिका क्षेत्रातील तसेच पनवेल, वसई, विरार नगरपालिका क्षेत्रातील रस्ते, उड्डाणपूल इत्यादी सुमारे रु.१४९३.२६ कोटी इतक्या अंदाजित खर्चाच्या कामांस मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाच्या दिनांक २४ डिसेंबर २००७ रोजीच्या १२० व्या बैठकीत ठराव क्र.११४८ अन्वये प्रशासकीय मान्यता प्रदान करण्यात आली आहे.

४.२ मुख्य अभियंता, मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण, यांनी वसई येथील रेल्वे उड्डाणपुलाचे जोडरस्त्यासह बांधकाम करण्याच्या रु.२२.४० कोटी अंदाजित रक्कमेच्या सविस्तर अंदाजपत्रकास तांत्रिक मान्यता प्रदान केली आहे. उपरोक्त कामांची अंदाजपत्रके सार्वजनिक बांधकाम विभाग, ठाणे यांच्या सन २००८-०९ च्या दरसूचीवर आधारित आहेत.

४.३ वसई सातवली रा.म.मा.क्र. ८ ते कामण प्रजिमा ४० ची सुधारणा करणे - वसई येथील रेल्वे उड्डाणपुलाचे जोडरस्त्यासह बांधकाम करणे या कामाच्या जाहीर निविदा मराठी व इंग्रजी वृत्तपत्रात दि.२५/०२/२००९ रोजी प्रसिध्द करण्यात आली व त्यास मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाच्या वेबसाईटवर देखील प्रसिध्दी देण्यात आली होती.

४.४ या निविदेच्या १८ निविदा संचाची विक्री झाली होती व ४ कंत्राटदारांचे देकार प्राप्त झाले होते. यापैकी फक्त एक कंत्राटदार मे.जे.कुमार इन्फ्राप्रोजेक्टस लि. यांची निविदा विषयक कागदपत्रे योग्य असल्याने उघडण्यात आली होती. सदर ३६.९०% ची न्यूनतम निविदा, वाटाघाटीनंतरही ३३.३०% अधिक दराची असल्याने सदर निविदा नाकारण्यात आली व कामाच्या फेरनिविदा मागविण्याचे ठरले.

४.५ प्राप्त ज्यादा निविदेचा विचार करता, कामाच्या अंदाजपत्रकाची पुन्हा छाननी करुन रु.२२.६० कोटी रक्कमेच्या सुधारीत अंदाजपत्रकास तांत्रिक मंजूरी प्रदान करण्यात आली आहे. सुधारीत अंदाजपत्रकानुसार या कामाची निविदा सूचना दिनांक २७/०६/२००९ रोजी "हिंदुस्तान टाईम्स", "हमारा महानगर" व "दैनिक सकाळ" या वृत्तपत्रात प्रसिध्द करण्यात आली आहे. तसेच या निविदा सूचनेस प्राधिकरणाच्या वेबसाईटवरदेखील प्रसिध्दी देण्यात आली होती.

४.६ एकूण ४ प्राप्त देकारापैकी या कामाची लघुत्तम निविदा मे.जे.कुमार इन्फ्राप्रोजेक्टस लि. यांची ३३.७५% अधिक दराची असल्याने मुख्य अभियंता, अभियांत्रिकी विभाग, मुं.म.प्र.वि.प्राधिकरण यांनी सदर कंत्राटदारांस निविदेचा देकार कमी करण्याविषयी वाटाघाटीसाठी निमंत्रित केले. बैठकीदरम्यान कंत्राटदाराने अशा प्रकारच्या मोठ्या कामांसाठी बँक गॅरंटीचा खर्च, CAR पॉलिसी, वर्क्स कॉन्ट्रॅक्ट टॅक्स, इंश्युरंस, विद्युत देयके, पाणीपुरवठ्याचा खर्च, कामाच्या ठिकाणावरील कार्यालयीन खर्च, भांडवली गुंतवणुकीवर घावे लागणारे व्याज, यंत्र सामग्रीस्तव करावी लागणारी गुंतवणूक व त्यावरील व्याज तसेच VAT, सर्विस टॅक्स इत्यादी आवश्यक बाबींवर मोठ्या प्रमाणात वाढीव खर्च होत असल्याने जास्त दराच्या निविदा भरणे अनिवार्य आहे असे निदर्शनास आणले व अंतिमतः वाटाघाटीनंतर अंदाजपत्रकीय किंमतीपेक्षा २८.९५% जास्त दराचा देकार सादर केला आहे.

४.७ प्रस्तावित कामांसाठी MORT&H ने निश्चित केलेली मानके (Specification) निविदामध्ये समाविष्ट करण्यात आलेली आहेत. MORT&H ने राष्ट्रीय महामार्गाच्या पूलाच्या कामात वापरावयाच्या बाबींसाठी करावयाच्या दर पृथःकरणात ओव्हरहेड चार्जेस २५% व त्यावर कंत्राटदाराचा नफा १०% समाविष्ट करण्याची तरतूद आहे. म्हणजेच, ओव्हर हेड चार्जेस हे कंत्राटदाराच्या १०% नफ्याची आकडेमोड करण्याआधी घेण्याचे निर्देश आहेत. सार्वजनिक बांधकाम विभागाच्या दरसुचीतील दरामध्ये ओव्हर हेड चार्जेस व कंत्राटदाराचा नफा असा एकूण १०% खर्च समाविष्ट करण्यात येतो. म्हणजेच, २७.५०% {२५% + १०%(२५)} पर्यंतचा वाजवी वाढीव खर्च विचारात घेता प्राप्त निविदा १.४५% एवढ्या वाढीव आहेत. तसेच, सदर काम हे रेल्वेच्या अखत्यारीत येत असल्याने त्यास रेल्वेची नकाशास परवानगी, रेल्वेकडून संकल्पचित्राची मंजूरी, रेल्वेची कामास परवानगी, कामाची पाहणी इ. बाबी अंतर्भूत आहेत. शिवाय रेल्वेची मर्यादा सोडून खाडीवरील पूलाचाही यात समावेश आहे. या कारणांमुळे कामाची निविदा जास्त दराची आल्याचे कंत्राटदाराने निदर्शनास आणले. निविदा समितीने निविदा स्विकृतीसाठी शिफारस केली आहे.

४.८ चर्चेच्या अनुषंगाने कार्यकारी समितीचे सदस्य श्री.एन्.व्ही.मिराणी यांनी असे सूचविले की, या कामाचे कार्यारंभ आदेश देण्यापूर्वी रेल्वेकडून सर्वसाधारण संरचनेस (GAD) तत्वतः मान्यता घेण्यात यावी. एकूण कामासाठी ठरविण्यात आलेला कालावधी केवळ १८ महिने एवढाच आहे व काम वेळेत पूर्ण होण्यास रेल्वेशी योग्य तो समन्वय साधणे आवश्यक आहे.

४.९ त्यानंतर, कार्यकारी समितीने बाब टिप्पणीतील प्रस्ताव मान्य करुन पुढील ठराव मंजूर केला :-

**ठराव क्र.११४४ :**

“असा ठराव करण्यात येत आहे की, मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण अधिनियम, १९७४ च्या कलम ७ चे उपकलम (३) चे पोटकलम (तीन) अन्वये प्राप्त झालेल्या अधिकारांचा आणि याबाबत त्यास सहाय्यभूत होणा-या इतर सर्व अधिकारांचा वापर करुन, कार्यकारी समिती याद्वारे विस्तारीत मुंबई नागरी पायाभूत सुविधा प्रकल्पांतर्गत, वसई -सातिवली - कामण प्र.जि.मा. ४० ची सुधारणा करणे - वसई येथील रेल्वे उड्डाणपुलाचे जोडरस्त्यासह बांधकाम करणे या कामासाठी मे.जे.कुमार इन्फ्राप्रोजेक्टस लि. यांची अंदाजपत्रकीय दरापेक्षा २८.९५% जास्त दराची म्हणजे रु.२९.१४ कोटी रक्कमेची लघुत्तम निविदा स्विकारण्यास मान्यता देत आहे.

“असाही ठराव करण्यात येत आहे की, या अनुषंगाने करण्यात येणा-या करारनाम्यातील अटींप्रमाणे देय होणा-या संभाव्य आर्थिक बदलासह अधिदान करण्यास मान्यता देत आहे.

“आणखी असा ठराव करण्यात येत आहे की, वरील ठरावाची अंमलबजावणी करण्यासंबंधी आवश्यक ती पुढील कार्यवाही करण्यास महानगर आयुक्त यांना याद्वारे प्राधिकृत करण्यात येत आहे.”

**बाब क्र.५ : नवी मुंबई महानगरपालिका परिवहन उपक्रमास १८० बसगाड्या खरेदी करण्याकरीता मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण राखीव निधीमधून वित्तीय सहाय्य उपलब्ध करुन देणेबाबत.**

५.१ महानगर आयुक्तांनी या बाब टिप्पणीतील प्रस्तावाबाबत माहिती देताना असे सांगितले की, नवी मुंबई महानगरपालिका परिवहन उपक्रमाने २००९-२०१० या वर्षामध्ये १८० नवीन

बसगाडया खरेदी करण्याच्या प्रयोजनाकरिता प्राधिकरणाच्या राखीव निधीमधून रु.३० कोटीचे कर्ज देण्याची विनंती दिनांक १६ एप्रिल, २००९ च्या पत्रान्वये मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाला केली आहे. सदर १८० बसगाडयांपैकी १५० बस खरेदीसाठी केंद्र शासनाच्या JNNURM योजनेअंतर्गत उपक्रमास केंद्र व राज्य शासनाकडून रु.२१ कोटी इतके अर्थसहाय्य मिळणार आहे. उर्वरीत रकमेची पूर्तता करण्यासाठी सदर कर्जाची मागणी करण्यात आली आहे. नवी मुंबई शहराची वाढती लोकसंख्या व विस्तार लक्षात घेता नवी मुंबई परिवहन उपक्रमाने नवीन १८० बसगाडया उपक्रमात समाविष्ट करण्याचे ठरविले आहे. उपक्रमाच्या सद्याच्या ताप्यातील १२५ बसगाडया १२ वर्षांपेक्षा जुन्या आहेत नवीन बसगाडया उपलब्ध झाल्यानंतर सदर जुन्या बसगाडया सेवेतून कमी करण्यात येतील.

५.२ त्यानंतर, महानगर आयुक्तांनी माहिती दिली की, नवी मुंबई महानगरपालिका परिवहन उपक्रमाच्या कर्ज मागणीच्या प्रस्तावाचे तांत्रिक व वित्तीय मूल्यमापन प्राधिकरणामार्फत करण्यात आले आहे ज्यामध्ये सध्याचे नवी मुंबई महानगरपालिका परिवहन उपक्रमाचे उत्पन्न व खर्च आणि नवी मुंबई महानगरपालिका परिवहन उपक्रमाची सद्यस्थिती इत्यादी बाबी विचारात घेतल्या आहेत. परिवहन उपक्रमास आवश्यक असलेल्या निधीची गरज लक्षात घेऊन (JNNURM) योजनेअंतर्गत मंजूर झालेल्या निधीच्या ४०% रक्कम व ३० नवीन बसगाडयांसाठी ८०% रक्कम असे एकूण रु.२० कोटी कर्ज १० वर्षांच्या कालावधीसाठी बाब टिप्पणीतील परिच्छेद क्रमांक ४ मधील अटींना अनुसरून उपलब्ध करून देण्याचे प्रस्तावित आहे. तसेच नवी मुंबई महानगरपालिकेने कर्जाची व त्यावरील व्याजाची परतफेड करण्याची हमी दिली आहे. नवी मुंबई महानगरपालिकेची आर्थिक परिस्थिती चांगली आहे. तसेच सदरहू कर्जाचा करारही नवी मुंबई महानगरपालिकेशी करण्यात येणार आहे. त्यामुळे व्याजाची व मुद्दल रकमेची परतफेड करण्याची संपूर्ण जबाबदारी पूर्णतः नवी मुंबई महानगरपालिकेची असेल. प्राधिकरणाने स्थापन केलेल्या राखीव निधीच्या नियम ४ व ५ नुसार बसगाडया खरेदी करण्यासाठी प्राधिकरण कर्ज मंजूर करू शकते.

५.३ वरील प्रस्तावाबाबत कार्यकारी समितीच्या सदस्यांनी, प्राधिकरणाने विविध महानगरपालिकांना उपलब्ध करून दिलेल्या कर्जाच्या परतफेडीबाबतच्या स्थितीबद्दल विचारणा केली. यावर महानगर आयुक्तांनी माहिती दिली की, कर्ज परतफेडीची स्थिती समाधानकारक

आहे व सर्व महानगरपालिका वेळेवर कर्ज परतफेड करीत आहेत. मुख्य सचिव व अध्यक्ष, कार्यकारी समिती यांनी असे सुचविले की, MUTP अंतर्गत कर्जामार्फत घेतलेल्या बसेसवर MUTP असे दर्शविण्यात आलेले आहे. त्याचप्रमाणे मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाच्या राखीव निधीतून खरेदी करण्यात येणा-या बसेसवर दर्शनी भागामध्ये MMRDA असे दर्शविण्याची कार्यवाही करावी. तसेच कर्जाच्या करारनाम्यामध्ये सदर बाबीचा उल्लेख असावा.

५.४ त्यानंतर, कार्यकारी समितीने बाब टिप्पणीतील प्रस्ताव मान्य करून पुढील ठराव मंजूर केला.

**ठराव क्र.११४५ :**

“असा ठराव करण्यात येत आहे की, मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण (राखीव निधीमधून कर्ज मंजूरी) विनियम, १९९२ च्या विनियम क्रमांक ७.१ अन्वये प्राप्त झालेल्या अधिकारांचा आणि याबाबत त्यास सहाय्यभूत होणा-या इतर सर्व अधिकारांचा वापर करून, कार्यकारी समिती याद्वारे बाब टिप्पणीच्या परिच्छेद क्रमांक ४ मध्ये नमूद केलेल्या अटीच्या अधीन राहून नवी मुंबई महानगरपालिका परिवहन उपक्रमास विलंब कालावधीच्या सुविधांशिवाय व दहा वर्षांमध्ये परतफेड करावयाच्या अटीवर १८० नवीन बसगाड्या खरेदी करण्यासाठी द.सा.द.शे. ८% दराने रु.२० कोटी इतके कर्ज देण्यास मान्यता देत आहे. सदर कर्जाच्या रकमेतून खरेदी करण्यात आलेल्या बसेसवर MMRDA असे दर्शविण्यात यावे.

“असाही ठराव करण्यात येत आहे की, वरील ठरावाची अंमलबजावणी करण्यासंबंधी आवश्यक ती पुढील सर्व कार्यवाही करण्यास महानगर आयुक्त यांना याद्वारे प्राधिकृत करण्यात येत आहे.”

**बाब क्र.६ : मुंबई नागरी पायाभूत सुविधा प्रकल्पांतर्गत (एमयुआयपी) महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाकडून अंमलबजावणी होत असलेल्या**  
**१) सुमन नगर, २) टाईम्स ऑफ इंडिया, ३) ठाकूर कॉम्प्लेक्स व**  
**४) बर्फीवाला गल्ली येथील उड्डाणपुलांच्या कामाच्या बाबींचे दर**  
**२००७-०८ च्या दरसूचीप्रमाणे सुधारीत करण्याबाबत.**

६.१ या प्रस्तावाबाबत चर्चा करताना महानगर आयुक्त यांनी असे निदर्शनास आणले की, सदर प्रस्ताव मागील ६ महिन्यांहून जास्त कालावधीसाठी चर्चेत असून त्याबाबत कोणताही निर्णय

झालेला नाही. त्यामुळे ३ उड्डाणपूलांची कामे थंडावली असून त्याचा वाहतूकीवर दुष्परिणाम होत आहे. त्यामुळे याबाबत तातडीने निर्णय घेणे अत्यंत आवश्यक आहे. यापूर्वी कार्यकारी समितीने सूचविल्याप्रमाणे सर्व कार्यवाही करण्यात आलेली आहे.

६.२ चर्चेच्या अनुषंगाने कार्यकारी समितीचे सदस्य श्री.एन्.व्ही.मिराणी यांनी असे सांगितले की, अशात-हेने कंत्राटतील दराची पुनर्रचना करणे या गोष्टीला त्यांचा वैयक्तिक आक्षेप आहे. साधारण अशात-हेने कंत्राटबाह्य असा दर मंजूर केला तर इतर अन्य कामामध्येही अशा मागण्या पुढे येतील. याबाबत त्यांनी त्यांची धारणा २२६व्या व २२७व्या बैठकीमध्ये अनुक्रमे बाब क्र.१८ व १६ मध्ये मांडली आहे. याबाबत कायदा सल्लागार यांनी त्यांचे मत दिनांक ६.६.२००९ रोजी नोंदविले आहे. ते विचारात घ्यावे व त्याबाबत सर्वोच्च न्यायालयाने दिलेला एक न्यायनिवाडाही विचारात घेण्यात यावा. तसेच यामध्ये आणखीनही काही बाबींचा विचार होणे आवश्यक आहे.

- १) उपलब्ध जागेत कंत्राटदाराने सर्व कामे पूर्ण केली काय?
- २) महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ व मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण इत्यादी संस्थांनी कामातील अडथळे दूर करण्याचा पूर्णपणे प्रयत्न केला आहे काय?
- ३) कंत्राटदारांची Balance sheet तपासून त्याला या कामासाठी कंत्राटाव्यतिरिक्त किती जादा प्रत्यक्षात खर्च करावा लागला?

६.३ याबाबत महानगर आयुक्त यांनी असे निदर्शनास आणले की, यातील ब-याचशा गोष्टींचा विचार कार्यकारी समितीचे सदस्य श्री.एन्.व्ही.मिराणी यांनी सूचविलेल्या समितीने केला आहे व त्यानुसार असा निष्कर्ष काढलेला आहे की, सदर कामातील अडथळे दूर करणे कंत्राटदार तसेच महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ इ. अधिका-यांच्या आवाक्याबाहेरील होते व आवश्यक ती सर्व कार्यवाही त्यांनी केल्याचे दिसून येते. कंत्राटदारांचे Balance sheet तपासून बघण्याचे काम मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण किंवा महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळामार्फत करणे शक्य नाही व अशात-हेने आतापर्यंत कुठल्याही शासकीय कामामध्ये करण्यात आलेले नाही.

६.४ कार्यकारी समितीचे सदस्य श्री.एन्.व्ही.मिराणी यांनी पुढे असे सांगितले की, त्यांनी २२७ व्या बैठकीत सूचविल्यानुसार कंत्राटदाराला एक विशेष बाब म्हणून बांधकाम साहित्यामध्ये झालेल्या वाढीसाठी शासनाच्या दिनांक १०.०१.१९९२, ४.११.१९९२ आणि १६.५.२००५ च्या

शासन निर्णयाच्या धर्तीवर ex-gratia payment करण्यात यावे. तरीसुद्धा कंत्राटदाराने कामात प्रगती न केल्यास त्यांचेवर कंत्राटानुसार कार्यवाही करण्यात यावी. याबाबत काही तंट्या निर्माण झाल्यास क्लॉज ६७ अनुसार पुढील कार्यवाही करण्यात यावी. यावर महानगर आयुक्त यांनी असे सांगितले की, सदर प्रस्तावामध्ये १.४.२००८ रोजीच्या दरसूचीनुसारचे दर विचारात घेऊन त्या दराने उर्वरित कामाची किंमत अदायगी करण्याचा प्रस्ताव आहे. परंतु १.४.२००८ पूर्वीच्या कामाची देयके मात्र निविदेतील दरानुसारच देण्यात येतील. अशात-हेच्या मागणीचा सहानुभूतीपूर्वक विचार करण्याचे आश्वासन मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण व महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने कंत्राटदारांना वेळोवेळी दिले. त्यामुळे ही कामे ब-याच अंशी प्रगतीपथावर राहिली.

६.५ दिनांक ०१/४/२००८ रोजी कंत्राटे रद्द करून नवीन निविदा मागविल्या असल्या तर सध्याच्या निविदेचा कल बघता सदर निविदा अंदाजपत्रकापेक्षा जास्त किंमतीच्या आल्या असल्या व जास्त खर्च करावा लागला असता. याशिवाय पूर्वीच्या कंत्राटदारांकडून ब-याचशा मागण्या (claims) आल्या असल्या. त्यासही मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाला तोंड द्यावे लागले असते. सूचविलेल्या प्रस्तावानुसार या दोन्ही गोष्टींमुळे प्राधिकरणावर कोणताही जादा भार न पडता कामामध्ये पुष्कळशी बचतच होत आहे. शिवाय या सर्व गोष्टींमुळे कामास होणारा विलंबही टळत आहे. या सर्व गोष्टींचा विचार होऊन या प्रस्तावाचा विचार होणे आवश्यक आहे. त्यानंतर त्यांनी अशी विनंती केली की, या बैठकीमध्ये या विषयाबाबत ठोस निर्णय घेण्यात यावा.

६.६ कार्यकारी समितीचे सदस्य श्री.द.म.सुकथनकर यांनी श्री.एन्.व्ही.मिराणी यांच्या सूचनांचा योग्य तो विचार व्हावा व सर्व गोष्टींचा सांगोपांग विचार झाल्यानंतर समितीने योग्य तो निर्णय घ्यावा अशी सूचना केली.

६.७ सर्व गोष्टींचा विचार केल्यानंतर कार्यकारी समितीने श्री.एन्.व्ही.मिराणी यांनी नोंदविलेल्या आक्षेपाची नोंद घेऊन पुढील ठराव मंजूर केला :-

**ठराव क्र.११४६ :**

“असा ठराव करण्यात येत आहे की, मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण

अधिनियम, १९७४ च्या कलम ७ चे उप कलम (३) चे पोटकलम (तीन) अन्वये प्राप्त झालेल्या अधिकारांचा आणि याबाबत त्यास सहाय्यभूत होणा-या इतर सर्व अधिकारांचा वापर करुन, कार्यकारी समिती याद्वारे - (१) सुमन-नगर (चेंबूर) (२) टाईम्स ऑफ इंडिया (मालाड), (३) ठाकूर कॉम्प्लेक्स (कांदिवली) व (४) बर्फावाला गल्ली (जुहू) येथील मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणांतर्गतच्या उड्डाणपूलाच्या दिनांक ०१/०४/२००८ पासूनच्या उर्वरित बांधकामाच्या बाबींना अतिरिक्त बाबीसह प्रचलित दरसूची प्रमाणे सुधारलेले दर दिनांक ०१/०४/२००८ या दिनांकास नवीन मूळ निर्देशांक गृहीत धरुन पुढील कालावधीत सदर कामांना तज्ञ समितीने शिफारस केलेल्या भाववाढीच्या सुत्रानुसार भाववाढ देण्यास मान्यता देण्यात येत आहे. उर्वरित कामासाठी दि.०१/०४/२००८ पासून वाढीव (प्राईस व्हेरिफिकेशन) निर्देशांकाप्रमाणे होणा-या भाववाढीसाठी प्राईस व्हेरिफिकेशन क्लॉजमध्ये मूळ साहित्यांच्या स्टार रेटचा अंतर्भाव व बेसिक इंडायसेस ०१ एप्रिल, २००८ च्या प्रमाणे घेण्यास मान्यता देण्यात येत आहे. यासाठी या दिवशी समितीने शिफारस केल्याप्रमाणे सिमेंटसाठी रु.५०६०/- प्रति मे.टन व स्टीलसाठी रु.४८,३६०/- प्रति मे.टन व डांबरासाठी स्टार रेट रु.३२,६५५/- प्रति मे.टन करांसह घेण्यास मान्यता देत आहे. यानुसार खालील दर्शविलेल्या स्तंभ ६ तक्त्यानुसार जादा खर्चास मंजूरी देण्यात येत आहे :-

(रुपये लाखात)

अ. क्र.	उड्डाणपूलाचे नाव	मंजूर निविदा रक्कम	दि.१/४/२००८ पर्यंत पुर्ण करण्यात आलेल्या बांधकामाची किंमत	मंजूर निविदा दराने प्रकल्प पूर्ण करावयाची अतिरिक्त बाबी व एस्केलेशनसह एकूण किंमत	प्रकल्पाच्या उर्वरित कामासह संपूर्ण प्रकल्पाची समितीने सूचित केलेल्या सुधारित दरानुसार (दरसूची २००७-०८) होणारी किंमत	प्रकल्पाच्या एकूण किंमतीत सदर प्रस्तावाने होणारी वाढीव टक्केवारी
१.	२.	३.	४.	५.	६.	७.
१.	सुमन नगर	१६०८	४०३.३९	२००६.७२	२४७४.८४	२३.३३%
२.	टाईम्स ऑफ इंडिया	१७०९	२९५.०५	२८५१.८३	३४४८.८३	२०.९३%
३.	ठाकूर कॉम्प्लेक्स	२२३८	१०५०.८५	२६६३.३६	३३०४.८२	२४.०८%
४.	बर्फावाला गल्ली	२३८६	३८८.०५	३६०५.१२	४२५५.५९	१८.०४%

वरील ठरावाच्या अंमलबजावणीसाठी कंत्राटदारांसमवेत पुरवणी करार करणे आवश्यक राहिल. सदर प्रस्ताव मंजूर करण्यात आल्यावर ठेकेदारास उर्वरित सर्व प्रकल्प कामे पूर्ण होईपर्यंत

या उर्वरीत कामासाठी पुन्हा सुधारीत दर मागता येणार नाहीत किंवा कोणताही जादा पैशाचा दावा ठेकेदारास करता येणार नाही. त्याकरीता ठेकेदाराने वचननामा (अंडर टेकिंग) रु.१०० च्या मुद्रांक पेपरवर करून देणे अनिवार्य राहिल. सदर वचननामा (अंडर टेकिंग) ठेकेदाराने करून दिल्यावर सदर प्रस्तावाची अंमलबजावणी करण्यास मान्यता देत आहे.

“असाही ठराव करण्यात येत आहे की, वरील ठरावाची अंमलबजावणी करण्यासंबंधी आवश्यक ती पुढील कार्यवाही करण्यास महानगर आयुक्त यांना याद्वारे प्राधिकृत करण्यात येत आहे.”

**बाब क्र.७ : मुंबई नागरी परिवहन प्रकल्पांतर्गत जोगेश्वरी-विक्रोळी जोडरस्ता भाग १ व ३ च्या ठेकेदाराच्या नुकसान भरपाईच्या मागण्यांची तडजोड करण्याबाबत.**

७.१ महानगर आयुक्त यांनी जोगेश्वरी विक्रोळी जोडरस्त्याच्या कामामधील भाग १ व ३ च्या ठेकेदारांच्या नुकसान भरपाईच्या मागणीचा तपशिल समितीच्या निदर्शनास आणला. त्यांनी अशी माहिती दिली की, कंत्राटदारांनी एकूण सुमारे रु.५९ कोटी एवढ्या मागण्या सादर केल्या आहेत व त्यापैकी सुरुवातीच्या एका वर्षाच्या कालावधीसाठी arbitration मार्फत त्यांनी सुमारे रु.९.४३ कोटी एवढी मंजूरी मिळाली आहे. मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाला हे award मान्य न झाल्यामुळे उच्च न्यायालयामध्ये विनंती सादर केली आहे. परंतु या पुढचा कालावधीसुद्धा arbitration चालू असून त्याचा निकाल होणे अद्याप बाकी आहे. तसेच बांधकामाच्या साहित्यामध्ये अवास्तव वाढ झाल्यामुळे महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने सुमारे रु.३.६५ कोटी एवढ्या मागणीची शिफारस केली आहे. कोर्टांमध्ये ब-याच कालावधीसाठी चालण-या बाबींचा विचार करता कंत्राटदारांनी तडजोड करण्याची विनंती केलेली असून त्यानुसार मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाने नेमलेल्या श्री.पी.एम.देशपांडे समितीने सुमारे रु.११ ते रु.१३ कोटी एवढ्या मागणीची शिफारस केली आहे व त्यानंतर कंत्राटदारांनी त्यांच्या इतर सर्व मागण्या पूर्णपणे मागे घेण्याचे मान्य केले आहे.

७.२ चर्चेच्या अनुषंगाने कार्यकारी समितीचे सदस्य श्री.एन्.व्ही.मिराणी यांनी असे सांगितले की, देशपांडे समितीने केलेल्या शिफारशीबाबत श्री.देशपांडे यांच्याशी अत्यंत विस्तृत चर्चा केली व

त्यानुसार त्यांनी शिफारस केलेल्या मागण्या सर्वसाधारणपणे रास्त असल्याचे त्यांचे मत आहे. परंतु समितीने वरकड खर्च यासाठी १०% विचारात घेतला आहे. त्या ऐवजी तो ८% एवढा विचारात घेण्यात यावा. विनावापर यंत्रसामुग्रीबाबत योग्य तो तपशील उपलब्ध नसल्यास यंत्रसामुग्री विनावापर पडून राहिल्यामुळे होणा-या नुकसानभरपाईसाठी योग्य तो घटक लावण्यात यावा. अशात-हेने मागणी मंजूर करण्यापूर्वी सर्व तपशील श्री.पी.एम.देशपांडे यांचेकडून तपासून घेण्यात यावा व त्यानंतरच मागणी मंजूर करण्यात यावी. या मागण्यांची एकूण रक्कम सुमारे रु.१० कोटी एवढी असू शकेल व ती रास्त आहे. सद्य परिस्थितीत एका मागणीबाबत arbitrator यांनी प्राधिकरणाच्या विरोधात कंत्राटदारांची मागणी मान्य केलेली आहे व अन्य दोन मागण्यांसाठी arbitration सुरु आहे. जर तडजोडीच्या मागण्या मान्य केल्या नाहीत तर उच्च न्यायालयात व त्यानंतर सर्वोच्च न्यायालयात कित्येक वर्षे याबाबत लढा द्यावा लागेल व त्यानंतर प्रत्यक्षात किती नुकसान भरपाई कंत्राटदारास द्यावी लागेल याबाबत आताच अंदाज करणे शक्य होणार नाही. कंत्राटदार तडजोडीसाठी तयार झाल्यामुळे मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाला उत्तम त-हेने तडजोड करण्याची संधी उपलब्ध आहे. परंतु मागणी मान्य करण्यापूर्वी कंत्राटदार व मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण यांनी उच्च न्यायालयाचा पुढे एकत्रित consent terms सही करून सादर करण्यात याव्यात व कंत्राटदाराने त्या बदल्यात त्यांच्या सर्व मागण्या मागे घेतल्याचे शपथपत्र कोर्टापुढे सादर करावे.

७.३ चर्चेच्या अनुषंगाने कार्यकारी समितीचे सदस्य श्री.एन्.व्ही.मिराणी यांनी असे निदर्शनास आणले की, सध्याच्या arbitration च्या ब-याच केसेसमध्ये शासनाच्या विरुद्ध arbitration award दिल्याचे निदर्शनास येते. Arbitration योग्यत-हेने होण्यासाठी समतोल विचाराच्या योग्य त्या व्यक्तीची निवड करणे आवश्यक आहे.

७.४ त्यानंतर, सर्व बाबींचा विचार करून पुढील ठराव मंजूर करण्यात आला :-

ठराव क्र.११४७ :

“असा ठराव करण्यात येत आहे की, मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण अधिनियम, १९७४ च्या कलम ७ चे उपकलम (३) चे पोटकलम (दोन) व (तीन) अन्वये प्राप्त

झालेल्या अधिकारांचा आणि याबाबत त्यास सहाय्यभूत होणा-या इतर सर्व अधिकारांचा वापर करून, कार्यकारी समिती याद्वारे जोगेश्वरी-विक्रोळी जोडरस्ता भाग-१ व ३ चे कंत्राटदार मे.एन.सी.सी.-मेटास-महावीर (जेव्ही) यांस कंत्राटातील सर्वसाधारण अटींच्या कलम ४२.२ नुसार मूळ मुदतीनंतर कंत्राटदाराची करावी लागणारी जादा खर्चाची मागणी कंत्राटदाराच्या सर्व नुकसान भरपाईच्या मागण्या व आरबीट्रेशन मागे घेण्याच्या पूर्व अटींवर देशपांडे समितीने सुचविल्यानुसार पाच बाबींसाठी जादा खर्च देण्यासाठी मंजूरी देण्यात येत आहे.

- (अ) मशिनरीच्या मूळ किंमतीसाठी (फिक्स कॉस्ट) लागणारे व्याज.
- (ब) मनुष्यबळ, यंत्रसामुग्री यामध्ये १०% देण्यात आलेली आगाऊ रक्कम (Mobilisation Advance) मूलभूत धरून होणारी भाववाढ.
- (क) साधनसामुग्रीच्या किंमतीमध्ये संबंधित शासन निर्णयानुसार (Government Resolution) होणारी वाढ व संबंधित शासन निर्णय पूर्वलक्षित तत्वावर लागू करणे.
- (ड) ८% एवढा वरकड खर्च विचारात घेऊन होणारी भाववाढ.
- (इ) मूळ मुदतीनंतर करण्यात आलेल्या जादा कामास नवीन दरसूचीप्रमाणे द्यावी लागणारी दरवाढ.

तसेच या मागणीच्या रकमेचे मूल्यमापन महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ व प्रकल्प सल्लागार यांनी करावे. सर्व मागण्यांचा तपशील श्री.पी.एम.देशपांडे यांचेकडून तपासून घेण्यात यावा. ही रक्कम सुमारे रु.१० कोटीच्या आसपास एवढी होईल.

“असाही ठराव करण्यात येत आहे की, वरील ठरावाची अंमलबजावणी करण्यासंबंधी आवश्यक ती पुढील सर्व कार्यवाही करण्यास महानगर आयुक्त यांना याद्वारे प्राधिकृत करण्यात येत आहे.”

**पटल बाब क्र.१ : वांद्रे-कुर्ला संकुलातील मिठी नदीच्या दुषित जलाचे शुद्धीकरणास्तव विशोषिकृत प्रकल्प राबविण्याकरीता मे.इ.सी.टी., यु.एस.ए. या संस्थेची नेमणूक करणेविषयी.**

महानगर आयुक्त यांनी या प्रस्तावाबद्दल माहिती देताना असे सांगितले की, मिठी नदीच्या किना-यालगतच्या झोपडपट्ट्या, औद्योगिक वसाहती आणि वर्कशॉप्स इत्यादी द्वारे विषारी रसायने, अशुद्ध तेल, घनकचरा तसेच प्रक्रियारहित सांडपाणी सोडण्यात येत असते. यामुळे या

नदीच्या परिसरातील लोकांच्या आरोग्यावर गंभीर परिणाम होऊ शकतो. वांद्रे-कुर्ला संकुलातील अनेक बँका, वित्तीय संस्था, अमेरिकन व ग्रेट ब्रिटन यांचे Counsel General कार्यालय, केंद्र शासन आणि इतर अधिकृत संस्थांच्या वसाहती पूर्वीपासूनच वसलेल्या आहेत. मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाच्या नवीन वसाहती पुढील ३ ते ४ महिन्यात पूर्ण होणार आहेत. मिठी नदीतील जलप्रदूषण पूर्णपणे नियंत्रित करणे ही फार दूरगामी योजना असल्यामुळे सध्याच्या परिस्थितीत दूषित जलाचे शुद्धीकरण करण्याच्या अनुषंगाने एक "डेमो प्रकल्प" हाती घेण्याचे प्रस्तावित आहे. मे.इ.सी.टी., यु.एस.ए. या पर्यावरण सल्लागार संस्थेने केलेल्या मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाच्या सादरीकरणात मिठी नदीच्या पाण्याचे शुद्धीकरण करण्याच्या दृष्टीने प्रस्ताव सादर केला. या प्रस्तावाच्या अनुषंगाने या संस्थेस मिठी नदीत येणा-या प्रदुषणाच्या व्याप्तीबद्दल माहिती देण्यात आली. त्यानुसार वरील बाबींचा वस्तुनिष्ठ विचार करुन मिठी नदीकरिता जलशुद्धीकरणाकरिता डेमो प्रकल्प राबविण्याचे ठरले. या डेमो प्रकल्पाचा एकूण अंदाजित खर्च रु.५० लाख एवढा आहे.

या प्रकल्पाबद्दल प्रमुख, परिवहन व दळणवळण विभाग, मुं.म.प्र.वि.प्राधिकरण यांनी थोडक्यात माहिती देताना असे सांगितले की, या डेमो प्रकल्पामध्ये dissolved oxygen मिठी नदीच्या पाण्यात सोडून प्रदूषित पाण्याचे Odour Control करुन डास व मच्छर यांचे प्रमाण कमी करणे, तसेच या पाण्याचे शुद्धीकरण कितपत होत आहे याचे संगणकीय तंत्रज्ञान वापरून त्याची ऑनलाईन देखरेख (Online monitoring) करणे, त्याचबरोबर प्राधिकरणातील लोकांना हे तंत्रज्ञान वापरण्याचे प्रशिक्षण देणे इत्यादीचा समावेश आहे. हा पावसाळा संपल्यानंतर अंदाजे नोव्हेंबरपासून तीन महिन्यांच्या कालावधीत हा डेमो प्रकल्प राबविला जाईल.

या प्रस्तावावर कार्यकारी समितीचे सदस्य श्री.एन्.व्ही.मिराणी यांनी असे सुचविले की, मिठी नदीचे खोलीकरण व रुंदीकरण झाल्यामुळे सांडपाणी व्यवस्था मिठी नदीमधून Marine outfall प्रकल्पामार्फत वगळण्यात आल्यामुळे या मिठी नदीच्या प्रदूषणावर नियंत्रण करण्याकरिता काही दिर्घकालीन उपाय (Long Term Measures) करावे लागणार आहेत याची खात्री (ascertained) करावी लागेल. पुढे त्यांनी असेही सुचविले की, मिठी नदीच्या दुषित जलाचे शुद्धीकरण करण्याकरिता या डेमो प्रकल्पाचा किती उपयोग होईल याची खात्री करण्याकरिता

आय.आय.टी., पवई किंवा निरी या दोन संस्थांपैकी कोणत्याही एका संस्थेची सल्लागार म्हणून नेमणूक करावी.

याबद्दल प्रमुख, परिवहन व दळणवळण विभाग, मुं.म.प्र.वि.प्राधिकरण यांनी असे सांगितले की, मे.इ.सी.टी., यु.एस.ए. ही एक सल्लागार संस्था असल्याने या डेमो प्रकल्पाच्या Data and Results / Outcome करिता आय.आय.टी., पवई किंवा निरी यांना तपासणीकरिता पाठविण्यात येईल.

त्यानंतर, कार्यकारी समितीने बाब टिप्पणीतील प्रस्ताव मान्य करून पुढील ठराव मंजूर केला :-

**ठराव क्र.११४८ :**

“असा ठराव करण्यात येत आहे की, मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण अधिनियम, १९७४ च्या कलम ७ चे उपकलम (३) चे पोटकलम (दोन) अन्वये प्राप्त झालेल्या अधिकारांचा आणि याबाबत त्यास सहाय्यभूत होणा-या इतर सर्व अधिकारांचा वापर करून, कार्यकारी समिती याद्वारे प्राधिकरणाच्या अखत्यारित येत असलेल्या मिठी नदीच्या जलशुद्धीकरणास्तव, विशोषिकृत “डेमो प्रकल्प” राबविण्याकरिता मे.इ.सी.टी., यु.एस.ए. या संस्थेस रु.५० लाख (अधिक आवश्यक सर्व शासकीय कराची रक्कम) यासकट सोल तत्त्वावर नेमणूक करण्यास मान्यता देत आहे.

“असाही ठराव करण्यात येत आहे की, प्रकल्प राबविण्याच्या दरम्यान येणा-या प्रासंगिक खर्चास तसेच इतर शासकीय कर यास आवश्यक रक्कम मंजूर करून त्यानुसार प्रदान करण्याचे अधिकार महानगर आयुक्त यांना याद्वारे प्राधिकृत करण्यात येत आहे.”

त्यानंतर, मा.अध्यक्षांचे आभार मानून बैठकीचे कामकाज समाप्त करण्यात आले.

\*\*\*\*\*