बृहन्मुंबई महानगरपालिका

क्र.प्र.अ./ १०६४ / कि. र .प्र./ दि. १९/०९/२०१८

प्रेषक : महानगरपालिका आयुक्त

प्रति : महानगरपालिका चिटणीस

विषयः नियोजित मुंबई किनारी रस्ता प्रकल्पासाठी प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाण पूल ते बांद्रा वरळी सागरी सेतूच्या वरळी टोकापर्यंत (भाग १, २ व ४) साठी कंत्राटदार नेमणेबाबत.

खाते : प्रमुख अभियंता (मुंबई किनारी रस्ता प्रकल्प)

प्रकल्पाची पार्श्वभूमी:

१.१ प्रकल्पाची संकल्पना:

मुंबई किनारी रस्ता प्रकल्पाची संकल्पना ह्या आधीच १९९१ विकास योजने अंतर्गत, कुलाबा ते एनसीपीए पर्यंत ६०.९६ मीटर प्रस्तावित डी. पी. रोड व पुढे माहिम उपसागरापर्यंत ४२.६० मीटरचा डी.पी. रोड "वेस्ट आइलँड फ्रीवे" म्हणून करण्यात आलेली होती. मुंबई किनारी रस्ता प्रकल्प १९९१ पासून विचाराधीन होता व २०३४ च्या विकास आराखडयात सुद्धा काही सुधारणेंसह प्रस्तावित आहे.

मुंबईतील वाहतुकीची बिकट समस्या कमी करण्यासाठी महाराष्ट्र शासनाने जागेच्या कमतरतेमुळे मुंबईतील किनारी रस्त्यांच्या विषयावर अभ्यास आणि शिफारशी करण्यासाठी क्र. एनएनव्ही -२०११ / सीआर -५५/ टीसी ३ दिनांक ३० जून २०११ च्या अध्यादेशान्वये मुंबई महापालिका आयुक्त यांच्या अध्यक्षतेखाली संयुक्त तांत्रिक सल्लागार समितीची (Joint Technical Committee) स्थापना केली होती. समितीची उद्दिष्टे खालीलप्रमाणे होती:

१.१.१. मुंबई मध्ये उन्नत रस्ता किंवा सागरी सेतू यासह सागरी किनारी रस्त्याच्या बांधकामासाठी विविध पर्यायांची तपासणी करणे.

१.१.२. तांत्रिक व्यवहार्यता व पर्यावरणीय आणि लगतच्या परिसरावर होणारे परिणाम यांच्या आधारे या पर्यायाचे मूल्यमापन करणे.

१.१.३. गतिशीलता सुधारेल, पर्यावरणात सुधारणा होईल तसेच मोकळ्या जागा व हरितपट्ट्यांची वाढ होऊ शकेल अशा सर्वोत्तम पर्यायाची शिफारस करणे.

सदर समितीने खालील बाबींचा विचार केला:

- मुंबईची वाहतूक कोंडी, जीवन आणि आरोग्याची घटती गुणवत्ता
- व्यापक सार्वजनिक हित
- सागरी किनारा मुक्तमार्गासाठी पुनःप्रापण (Reclamation) पर्याय
- किनारी मार्ग प्रणालीचा भविष्यातील विस्तार
- किनारी रस्ता महामार्गाचा पर्यावरणावरील परिणाम
- किनारी रस्ता महामार्गासाठी किनारपट्टी विभाग नियमन अधिसूचनेत (CRZ Notification) सुधारणा
- मनोरंजात्मक सुविधा
- बांधकाम व देखभाल

समितीने केलेल्या शिफारशीं:

पर्याय क्रमांक १ मध्ये खारफुटीच्या भागातून पुनःप्रापण केलेल्या रस्त्यांचा समावेश आहे. तसेच खारफुटीच्या झुडपांमध्ये पाण्याला मुक्त मार्ग देण्यासाठी पुनःप्रापण केलेल्या रस्त्यांवर छोटे पूल, प्रस्तावित आहेत.

पर्याय क्रमांक २ मध्ये पुन:प्रापण केलेल्या रस्त्याच्या ऐवजी आठ किलोमीटर लांबीचे स्टील्ट (stilt) आधारित किंवा उन्नत रस्ते(Elevated road) प्रस्तावित आहेत.

सदर संयुक्त तांत्रिक समितीने बृहन्मुंबईच्या पश्चिम बाजूच्या समुद्र किनारपट्टीलगत पुन:प्रापण (Reclamations) करून रस्ता बांधणे तर काही भागात पूल आणि उन्नत मार्ग, तर काही भागात बोगदे यांचा समावेश असलेल्या जगन्नाथ भोसले मार्ग, नरिमन पॉइंट ते कांदिवली जोडरस्ता अशा एकूण ३५.६ कि.मी. लांबीच्या सागरी किनारी मार्गाची, मनोरंजनात्मक सुविधेच्या उपलब्धतेसह करण्याची शिफारस केली होती. तसेच किनारा मुक्तमार्गासाठी पुढील अभ्यास भारतीय गुणवत्ता परिषद (Quality Council of India) द्वारे मान्यताप्राप्त सल्लागार नेमुन करून घेणे, तसेच प्रकल्पाच्या अंमलबजावणीसाठी खालील पावले उचलावी अशी शिफारस केली होती.

- प्रकल्पाची व्यवहार्यता तपासणे
- सागरी क्षेत्र नियमन अधिसूचनेतील दुरुस्ती,
- सर्वेक्षणे, तपासणी आणि विस्तृत रेखाचित्रेअसलेला विस्तृत प्रकल्प अहवाल,
- पर्यावरणाचा अभ्यास करुन अहवाल तयार करणे,

- पर्यावरण व वन मंत्रालयाकडून ना हरकत प्रमाणपत्र प्राप्त करणे,
- विस्तृत आराखडे आणि अंदाजपत्रक तयार करणे,
- निविदा प्रक्रिया,
- वास्तविक अंमलबजावणी,
- देखभाल व जतन

१.२ विस्तृत प्रकल्प अहवालासाठी तांत्रिक सल्लागाराची नियुक्ती:

किनारा रस्ता प्रकल्पासाठी संयुक्त तांत्रिक सल्लागार समितीने सुचविलेल्या दोन विकल्पांचा अभ्यास करण्यासाठी भारतीय गुणवत्ता परिषद (QCI) द्वारे मान्यताप्राप्त तांत्रिक सल्लागाराची नियुक्ती करण्याकरिता बृहन्मुंबई महानगरपालिकेतर्फे निविदा मागविण्याचे ठरले. त्यानुसार किनारी रस्ता प्रकल्पा साठी सन २०१५-**१६** च्या अर्थसंकल्पा मध्ये मुंबई किनारी रस्त्याचे बांधकाम व विकास या वेगळ्या शीर्षकाखाली रु.२०० कोटी इतकी तरतूद करण्यात आली होती. निविदा मागवून सदर कामासाठी मेसर्स स्टूप कन्सल्टंटस + इ. एन्ड वाय (India) यांची विस्तृत प्रकल्प अहवालासाठी तांत्रिक सल्लागार म्हणून स्थायी समितीच्या **ठराव क्र १२७७ दि. २६/०२/२०१४** च्या मंजुरीनुसार नियुक्ती करण्यात आली.

विस्तृत प्रकल्प अहवाल सल्लागाराने करावयाच्या कामामध्ये मुख्यत्वे खालील बाबींचा समावेश होता.

- तांत्रिक व वित्तीय सुसाध्यता अभ्यास
- विस्तृत प्रकल्प अहवालः
- संबंधित पर्यावरणाचा अभ्यास आणि पर्यावरण व वन मंत्रालयाकडून मंजुरी/ ना हरकत प्रमाणपत्र प्राप्त करणे.
- प्रस्तावित किनारी रस्त्याच्या प्रत्यक्ष बांधकामाकरीता संभावित वित्तीय व्यवस्थेचा अभ्यास करुन कंत्राटदाराची नेमणूक करण्यासाठी मसुदा निविदा तयार करणे व महानगरपालिकेस कंत्राटदार नियुक्ती प्रक्रियेमध्ये सहाय्य करणे.

तांत्रिक सल्लागार मेसर्स स्टूप कन्सल्टंटस + इ. एन्ड वाय.(India) यांनी सादर केलेला मसूदा विस्तृत प्रकल्प अहवाल बृहन्मुंबई महानगरपालिकेच्या सांकेतिक स्थळावर जून २०१५ मध्ये प्रकाशित करून जनतेच्या सूचना व हरकतींसाठी उपलब्ध करण्यात आला होता. त्यानुसार प्राप्त झालेल्या सूचनांचा विचार करून त्यामध्ये काही सुधारणा करण्यात आल्या.

१.३ पुनर्विलोकन सल्लागाराची नियुक्ती:

प्रस्तावित प्रकल्पाची स्थापत्य संरचना ही तांत्रिकदृष्ट्या किचकट व गुंतागुंतीची आहे. मुंबई सागरी किनारा रस्ता हा फक्त मुंबईच नव्हे तर भारतातील अतिमहत्त्वाचा प्रकल्प आहे. अशा प्रकल्पाची गुंतागुंत, अतिभव्यता आणि येणारा खर्च लक्षात घेता, सदर प्रकल्पाचा मसूदा, विस्तृत प्रकल्प अहवालाचे आंतरराष्ट्रीय दर्जाच्या सल्लागारांतर्फे पुनर्विलोकन करणे गरजेचे होते. म्हणून, सदर मसुदा प्रकल्प अहवाल तपासण्याकरिता आंतरराष्ट्रीय पद्धतीनुसार सर्वोत्कृष्ट दर्जाचे अनुभव असलेल्या पुर्नर्विलोकन सल्लागारांची नेमणूक करण्याचे ठरले. त्यानुसार, मुंबई किनारी रस्ता प्रकल्पाचा विस्तृत प्रकल्प अहवाल आणि निविदा व्यवस्थापनाचे पुनर्विलोकन करणे यासाठी स्थायी समितीच्या **ठराव क्र ९४६ दि. २७/११/२०१५** च्या मंजूरीनुसार पुनर्विलोकन सल्लागार म्हणून मेसर्स फ्रीश्मन प्रभु इंडिया (प्रा.)लि. यांची तांत्रिक सल्लागाराने केलेल्या कामांचे पुनर्विलोकन करण्यासाठी नियुक्ती करण्यात आली.

१.४ केंद्रीय पर्यावरण, वने आणि हवामान बदल मंत्रालयाचे ना-हरकत प्रमाणपत्र:

संयुक्त तांत्रिक सल्लागार समितीने सुचविलेला किनारी रस्ता बांधण्यासाठी समुद्र किना-याजवळ भरणी करणे आवश्यक असून सदर भरणी समुद्र सीमा नियमावली २०११ (C.R.Z.) च्या तरतुदीत अनुज्ञेय नव्हती. मुंबई किनारी रस्ता पुनःप्रापणने (Reclamation) केला जात असलेला भारतातील पहिल्या प्रकारचा प्रकल्प आहे. पुनःप्रापणने (Reclamation) रस्त्याच्या बांधकामास पर्यावरण व वन मंत्रालयाच्या १९९१ च्या अधिसूचनेत कोणतीही तरतूद नव्हती. त्यामुळे पुनःप्रापणने (Reclamation) रस्त्यांचे बांधकाम करण्याकरिता प्रशासनाने पर्यावरण व वन मंत्रालयाला, २०११ च्या समुद्र सीमा नियमावलीत बदल करण्यासाठी, अधिसूचनांच्या दुरुस्तीसाठी एक प्रस्ताव पाठविला. तदनुसार, दि. ३० डिसेंबर २०१५ रोजी केंद्रीय पर्यावरण, वन आणि हवामान बदल मंत्रालय, भारत सरकारची २०११ च्या समुद्र सीमा नियमावलीतील तरतुदी २०११ समुद्र सीमा नियमावलीच्या नियतील सुधारणेस मंजूरी प्राप्त झाली.

केंद्रीय पर्यावरण, वन आणि हवामान बदल मंत्रालय, भारत सरकारच्या समुद्र सीमा नियमावली २०११ (C.R.Z.) च्या सुधारणेनुसार मेसर्स स्टूप कन्सल्टंटस + इ. एन्ड वाय. यांनी मुंबई किनारी रस्ता प्रकल्पाची व्यवहार्यता तपासून संरेखानाचे एकुण ७ (सात) पर्याय तयार केले. सदरच्या ७ (सात) पर्यायात मुख्यत्वे खालील घटकांचा समावेश होता.

- मुंबई सागरी किनारी रस्ता सुरुवातीस नरिमन पॉईट ते कांदिवली पर्यंत २९.२० कि.मी. उत्तर-दक्षिण पर्यायी महामार्ग प्रस्ताविला.

- ४+४ मार्गिका असलेला प्रस्तावित सागरी किनारी रस्त्यात भराव टाकून बांधलेले रस्ते, पूल, उन्नतमार्ग,बोगदे, मनोरंजक सार्वजनिक जागा.
- बस वाहतूकीसाठी (BRTS) व रुग्णवाहिकांसाठी २.७५ मी.रुंदीची स्वतंत्र आणि समर्पित आपत्कालीन मार्गिका.
- अतिरिक्त हरित क्षेत्रांची निर्मिती यांचा समावेश.
- संरेखनात कुठेही जमीन अधिग्रहण, निवासी क्षेत्रावर प्रभाव आणि पुनर्वसन अभिप्रेत नाही.

मेसर्स फ्रीश्मन प्रभु इंडिया (प्रा.) लि. यांनी तांत्रिक सल्लागाराने केलेल्या विस्तृत प्रकल्प मसुदा अहवालाचे (Draft DPR) व ७ (सात) पर्यायांचे अंतिम पर्यायासह पुनर्विलोकन केले.

१.५ सागरी किनारी (२९.२० किमी लांबीच्या)रस्त्याच्या अंतिम पर्याय क्रमांक ७(सात)ची वैशिष्टये:

घटक	दक्षिण बाजू	उत्तर बाजू
रस्त्याची लांबी (किमी)	९.९८	१९.२२
बोगदे	२	४
एकूण भराव क्षेत्र (हेक्टर)	९०	३२
मनोरंजनासाठी उपलब्ध होणारे क्षेत्र (हेक्टर)	७०	२०
वाहतुकीच्या सुरळीत निर्गमनासाठी आंतर बदल संख्या	४	७
एकूण मार्गिका	४+४	४+४
रुग्णवाहिका व बसवाहतूकीसाठी समर्पित आपातकालीन मार्गिका		

किनारी रस्त्याच्या प्रीन्सेस स्ट्रीट उड्डाण पूल ते कांदिवली असे एकूण २९.२० किमी लांबीच्या,पर्याय क्रं.७, अंतिम पर्यायाचा प्रस्ताव महाराष्ट्र सागरी क्षेत्र व्यवस्थापन प्राधिकरणाच्या मंजूरीकरीता दि. १२ जानेवारी २०१६ रोजी सादर केला असता १६ जानेवारी २०१६ रोजी झालेल्या बैठकीत त्यांनी काही निरीक्षणे आणि सूचना प्रस्तावित केल्या. निरीक्षणे आणि सूचनांचे महापालिकेने उत्तर दिले. पुढे, महाराष्ट्र सागरी क्षेत्र व्यवस्थापन प्राधिकरणाकडून प्रस्तावाची केंद्रीय पर्यावरण व वन मंत्रालयास शिफारस करण्यात आली.

सर्वोत्तम तथ्याचे,पारदर्शकतेच्या दिशेने पाऊल म्हणून देशातील प्रथमतःच महा प्रकल्पाच्या विस्तृत प्रकल्प अहवालाचा (Draft DPR) मसुदा जून २०१५ पासून बृहन्मुंबई महानगरपालिकेच्या संकेतस्थळावर जनतेसाठी खुला व प्रसिद्ध करण्यात आला. तसेच प्रसार माध्यमांमध्ये प्रसिद्ध करून लोकांकडून सूचना व हरकती मागविल्या वा दाखल करण्यात आल्या. लोकांकडून प्राप्त झालेल्या एकूण ३३७५ सूचना/ हरकती पैकी समर्थनार्थ (१६६३) व हरकती (१७१२) विचारात घेतल्या.

- मुख्यत्वे सगळ्या हरकती (सुमारे१५००) जास्त प्रमाणात भाग-ब उत्तर भाग:-वांद्रे -वरळी सेतूच्या उत्तर भागापासून ते कांदीवली लिंकरोड पर्यंत (१९.२२ कि.मी.) साठी होत्या.
- उत्तर भागात कांदळवणांसाठी ना हरकत प्रमाणपत्र प्राप्त करणे क्लिष्ट आणि वेळ घेणारे होते.
- उत्तरेकडील भागात मच्छिमारांच्या मासळी सुकविण्याच्या जागा बाधित होत्या.
- मुंबई किनारी रस्ता प्रामुख्याने दोन स्वतंत्र भागात विभागला असला तरी वांद्रे वरळी सेतूने दोन्ही एकत्रित संरचीत आहे.
- फेब्रुवारी २०१६ मध्ये सी.एम.वॉर रूम मधील प्रशासकिय निर्णयानुसार उत्तरेकडील वर्सोवा-वांद्रे सेतूचा भाग महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने करण्याचा निर्णय झाला.
- उत्तरेकडील वर्सोवा-वांद्रे सेतूचा प्रस्ताव महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाने सादर केल्याचे सूचित केले.
- उत्तर व दक्षिण भागाचे काम दोन वेगवेगळ्या संस्थांमार्फत करणे प्रशासकीयदृष्ट्या अधिक सोयीस्कर आहे.
- केंद्रीय मंत्री पर्यावरण व वन मंत्रालय, भारत सरकार यांच्याशी मुख्यमंत्री यांच्या झालेल्या सभेतील निर्णयानुसार मुंबई सागरी किनारी रस्त्याचा प्रस्ताव जलदगतीने काम होण्यासाठी दोन भागात विभागणे व्यवहार्य असल्याचे ठरले.

मुंबई किनारी रस्ता प्रकल्प बांद्रा-वरळी सागरी सेतूने दक्षिण व उत्तर अशा दोन भागांमध्ये विभागला गेलेला आहे. मुंबई किनारी रस्ता प्रकल्प- दक्षिण व उत्तर हे पूर्णतः दोन स्वतंत्र घटक असून त्यावर होणा-या वाहतूकीचा एकमेकांवर कोणताही परिणाम होणार नाही. तसेच दोघेही घटक बांधकामाच्या दृष्टीने स्वतंत्र आहेत, त्यामुळे मुंबई महानगरपालिकेने उपरोक्त सगळ्या बाबींचा विचार करून प्रशासकीयदृष्टया सोपे जावे म्हणून मुंबई किनारी रस्ता हा दक्षिण भाग व उत्तर भाग असा दोन टप्प्यात विभागण्यात आला.

किनारी रस्ता प्रकल्पाची खालील दोन भागामध्ये विभागणी करण्यात आली.

१.५.१ भाग- अ दक्षिण भाग: शामलदास गांधी पूल (प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाण पूल) ते बांद्रा वरळी सागरी सेतूच्या दक्षिण टोकापर्यंत (९.९८ किमी).

१.५.२ भाग – ब उत्तर भाग: हा बांद्रा - वरळी सेतूच्या उत्तर भागापासून ते कांदीवली लिंकरोडपर्यंत (१९.२२ किमी). बांद्रा सागरी सेतूच्या उत्तर टोकापासून ते वर्सोव्यापर्यंतचे ९.९० कि.मी लांबीचे काम महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळामार्फत (MSRDC) केले जात आहे.

बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने पहिल्या टप्प्यात दक्षिण भाग: शामलदास गांधी पूल (प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाण पूल) ते बांद्रा वरळी सागरी सेतूच्या दक्षिण टोकापर्यंतचे ९.९८ किमी काम हाती घेतले असून दक्षिण बाजूची तीन भागात विभागणी करून खालीलप्रमाणे कामे प्रस्ताविली आहेत.

भाग -४	प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाणपूल ते प्रियदर्शनी पार्क पर्यंत
भाग-१	प्रियदर्शनी पार्क ते बडोदा पॅलेस पर्यंत
भाग -२	बडोदा पॅलेस ते बांद्रा वरळी सागरी सेतूच्या दक्षिण टोकापर्यंत

प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाणपूल ते वांद्रे-वरळी सागरी सेतू, (९.९८) कि.मी. सागरी किनारी मार्गा चे घटक;

<table>
<tr><th>अ.क्र</th><th>घटक</th><th>मुंबई किनारी रस्ता, दक्षिण ‘अ’भाग</th><th>आंतर बदलजोडणी</th></tr>
<tr><td>१</td><td>एकूण लांबी</td><td>९.९८ किमी</td><td rowspan="8">• प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाणपूल ते प्रियदर्शनी पार्कपर्यंत बोगदे – एकूण सुमारे ३.४५ कि.मी. लांबीचे २ बोगदे,
• अमरसन उदयान जोडरस्ता - एकूण सुमारे २.१६ कि.मी. लांबीच्या २ आर्म्सचे आंतर बदल
• हाजी अली जोडरस्ता- एकूण सुमारे ६.३९ कि.मी. लांबीच्या ८ आर्म्सचे आंतर बदल
• वांद्रे – वरळी सागरी सेतू जोडरस्ता (दक्षिण वरळी)- एकूण सुमारे ४.४७ कि.मी. लांबीच्या ६ आर्म्सचे आंतर बदल</td></tr>
<tr><td>२</td><td>बोगदे मार्गिका</td><td>२ बोगदे</td></tr>
<tr><td>३</td><td>बोगदयाची लांबी</td><td>प्रत्येक बोगदयाची लांबी ३.४५ कि.मी .</td></tr>
<tr><td>४</td><td>भराव क्षेत्र</td><td>९० हेक्टर</td></tr>
<tr><td>५</td><td>हरित पट्टा</td><td>७० हेक्टर</td></tr>
<tr><td>६</td><td>एकूण मार्गिका</td><td>४+४</td></tr>
<tr><td>७</td><td>आंतर बदलजोडणी</td><td>४</td></tr>
<tr><td>८</td><td>सागरी नियम क्षेत्र</td><td>सागरी नियमन क्षेत्र - IB, II, III and IVA</td></tr>
</table>

उपरोक्त अंतिम संरेखनात खालील कारणांमुळे ९० हेक्टर पुन:प्रापणकरण्याची गरज असल्याने प्रस्ताविले आहे.

१.५.३ विद्यमान रस्त्यावरील वाहतूक वळविण्यासाठी जोडरस्ते बांधण्यासाठी,

१.५.४ प्रियदर्शिनी पार्कजवळ भूयारी मार्गासाठी प्रवेश आणि निर्गम रस्ते बनविण्यासाठी, किनारी झीज रोखण्यासाठी आणि पुरापासून संरक्षण करण्यासाठी,

१.५.५ बस, थांबे, बगिचे आणि प्रवासी सुविधा पुरविण्यासाठी, धार्मिक स्थळांसाठी जसे की हाजी अली दर्गा, महालक्ष्मी मंदिर आणि मार्कंडेश्वर मंदिर येथे लोकांचा जमाव सामावून घेण्यासाठी.

१.५.६ बस बे आणि प्रॉमिनेडसाठी भूयारी रस्त्याद्वारे प्रवेश देण्यासाठी

१.५.७ मुंबई सागरी किनारी क्षेत्रात पुनःप्रापणने निर्माण केलेल्या जमिनीवर कुठल्याही प्रकारे वाणिज्य किंवा रहिवाशी बांधकाम अनुज्ञेय नाही.

पूर्वीचा संपूर्ण कांदिवली पर्यंतच्या किनारीरस्त्याचा प्रस्ताव मागे घेऊन ऑक्टोबर २०१६ मध्ये मुंबई किनारी रस्त्याचा सुधारित प्रस्ताव दक्षिण व उत्तर भाग असा दोन टप्प्यात मुंबई महानगरपालिकेकडून महाराष्ट्र सागरी क्षेत्र व्यवस्थापन प्राधिकरणाकडे (MCZMA) सादर केला. दिनांक ०२.११.२०१६ रोजी ११४ व्या सभेत महापालिका आयुक्तांमार्फत दक्षिण मुंबई किनारी रस्त्याचे महाराष्ट्र सागरी क्षेत्र व्यवस्थापन प्राधिकरण (MCZMA) ला सादरीकरण करण्यात आले. जानेवारी २०१७ मध्ये महाराष्ट्र सागरी क्षेत्र व्यवस्थापन प्राधिकरणा (MCZMA) कडून दक्षिण मुंबई किनारी रस्त्याची कैंद्रिय पर्यावरण व वन खाते (Ministry of Environment and Forest) यांचेकडे शिफारस करण्यात आली. महापालिकेकडून कैंद्रिय पर्यावरण व वन खाते (MoEF) कडे किनारपट्टी नियमन क्षेत्र (CRZ) परवानगी मिळविण्यासाठी दि. १७.०३.२०१७ रोजी दिल्ली येथे पर्यावरण मूल्यमापन समिती पुढे (Environmental Appraisal Committee) प्रकल्पाचे सादरीकरण करण्यात आले. दक्षिण मुंबई किनारी रस्त्याच्या शामलदास गांधी पूल **(**प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाण पूल**)** ते बांद्रा वरळी सागरी सेतूचे दक्षिण टोकापर्यंतच्या ९.९८ किमी या भागास कैंद्रीय पर्यावरण, वने आणि हवामान बदल मंत्रालयाने दि. ११.०५.२०१७ रोजी ना-हरकत प्रमाणपत्र पारित केले आहे.

१.६ प्रकल्पासाठी मिळालेली विविध प्राधिकरणाचे ना हरकत प्रमाणपत्रे:

प्रस्तावित प्रकल्पामध्ये राज्याच्या तसेच कैंद्र सरकारच्या विविध प्राधिकरणचे ना हरकत प्रमाणपत्र आणि मंजुरी मिळणे आवश्यक होते. जेणेकरुन या प्रकल्पामध्ये जोखीम/ अनिश्चितता कमीत कमी होईल. त्यासाठी महापालिकाप्रशासनाने मंत्रालयातील सी.एम.वार रुम मध्ये व कैंद्रिय पर्यावरण व वन खाते येथे सभा घेऊन ना हरकत मिळविण्यासाठी कैंद्रिय मंत्र्याकडे अनेकदा पाठपुरावा केला.

महापालिके कडून विभागीय स्तरावर विविध खाजगी, गैर सरकारी संस्थांना (NGO), स्थानिक कोळीबांधव यांचेशी समन्वय साधून प्रकल्पाची माहिती देऊन मत्स्यव्यवसाय बाधित होणार असल्याबद्दलच्या शंकेचे निरसन केले.

महापालिकेच्या प्रयत्नाने खालील प्राधिकरणांची काही अटीं सापेक्ष मंजुरी आणि ना हरकत प्रमाणपत्र प्राप्त झालेली आहेत.

i. कैंद्रिय पर्यावरण व वन मंत्रालय
ii. महाराष्ट्र सागरी क्षेत्र नियमन प्राधिकरण

iii. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड

iv. सार्वजनिक बांधकाम विभाग

v. महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ,

vi. सह पोलिस आयुक्त, वाहतूक विभाग मुंबई

vii. मत्स्य व्यवसाय विभाग, महाराष्ट्र राज्य

viii. भारतीय नौसेना

ix. भारतीय तटरक्षक दल

x. मुंबई पुरातन वारसा संवर्धन समिती

xi. मुंबई पोर्ट ट्रस्ट

xii. उच्चस्तरीय समिती (गिरगाव चौपाटीसाठी)

xiii. टेट्रापॉड स्थलांतराची बंदर अभियंता विभागाकडून परवानगी

xiv. मरिन ड्राईव्ह त्रिसदस्यीय समिती

xv. महाराष्ट्र राज्य महसूल विभाग

xvi. जिल्हाधिकारी , मुंबई शहर

xvii. सागरी पोलिस, मुंबई

xviii. प्रमुख अग्निशमन अधिकारी, मुंबई महानगरपालिका

प्राधिकरणांच्या काही अतिमहत्वाच्या अटी खालीलप्रमाणे आहेत

अनु.क्र	संस्था	अटी
१.	केंद्रिय पर्यावरण व वन मंत्रालय	१. स्फोट करण्याची क्रिया रात्री घेता येणार नाही.
		२.भरणी केलेल्या जागेचे अतिक्रमणापासून संरक्षण करणे.
		३. बॉटनिकल बटरफ्लाय उद्यानासाठी रु १० कोटी ची तरतूद करणे.
		४. मासे सुकविण्यासाठी पर्यायी जागेची व्यवस्था करणे, उड्डाण पुलाच्या दोन खांबांमधील अंतर असे ठेवणे कि मच्छीमारांच्या बोटींचे विना अडथळा मार्गक्रमण होईल .
		५.सागरी जैवविविधता योजना विकसीत करणे. प्रकल्प खर्चाच्या २ % एवढी रक्कम यासाठी राखून ठेवणे.
		६. राष्ट्रीय समुद्र विज्ञान संस्थेमार्फत काम सुरू असताना व संपल्यानंतर

अनु.क्र	संस्था	अटी
		प्रत्यक्ष परिणामांचा अभ्यास करणे.
		७. सागरी किनारी रस्त्याच्या कडेला ध्वनि प्रतिबंधकांची तरतूद करणे .
		८. चांगल्या गुणवत्तेचा रस्ता बांधण्यात यावा.
२.	सह पोलिस आयुक्त, वाहतूक मुंबई	१. काम सुरू असताना वाहतूक नियमन करण्यासाठी क्रेन , बॅरीकेड, दिशादर्शक फलक इत्यादींची व्यवस्था करणे.
		२. वाहतूक बदलाची योजना सादर करणे.
		३. तीन पाळ्यांमध्ये वाहतूक कर्मचाऱ्यांची नियुक्ती करणे.
		४. बंद पडलेली व अपघात ग्रस्त वाहने दूर करण्यासाठी काम सुरू असताना व काम संपल्या नंतर वाहतूक क्रेनची तरतूद करणे.
३.	मत्स्य व्यवसाय विभाग, महाराष्ट्र राज्य	१.मच्छीमार समाजाने सादर केलेल्या पत्रांची दखल घेणे.
४.	भारतीय नौसेना	१. समुद्रालगत सीसीटीव्ही प्रणालीची तरतूद करणे.
		२. सागरी पोलिसांसाठी दोन पोलीस कार्यालये बांधून देणे.
५.	महाराष्ट्र सागरी क्षेत्र नियमन प्राधिकरण	1. बांधकामाच्यावेळी व किनारीरस्ता कार्यरत झाल्यावर मासेमारी बाधित होता कामा नये.
		२. बांधकामाच्यावेळी धूळ प्रतिबंधक उपाययोजना करणे.
६.	सार्वजनिक बांधकाम विभाग	१. सागरी अभियंत्याच्या देखरेखीखाली टेट्रापॉड हलवण्याचे काम करणे.
७.	महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ	१.वरळी येथे किनारी रस्ता सागरी सेतूशी जोडण्यासाठी महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यांना पुलाच्या डिझाइन्सचे तपशील पाठविण्यात यावे.
८.	मुंबई पुरातन समिती	१ बोगद्याच्या उतार रस्त्यावर पारदर्शक अच्छादन असावे.

१.७ स्थायी व स्थापत्य समितीस सादरीकरण:

- **स्थायी समितीच्या दि ०५-०७-२०१७ रोजीच्या सभेत किनारी रस्ता प्रकल्पाबाबतची माहिती सादरीकरणाद्वारे देण्यात आली**.
- **स्थापत्य समिती शहरच्या दि २६-०९-२०१७ रोजीच्या सभेत किनारी रस्ता प्रकल्पाबाबतची माहिती सादरीकरणाद्वारे देण्यात आली**.

१.८ भूगर्भ चाचणीचे काम:

किनारी रस्ता प्रकल्पाच्या अंतिम संरेखनावर प्रत्यक्ष बांधकाम करावयाचे असल्याने व्यवहार्यता चाचपणीसाठी तपशिलवार भूगर्भ चाचणी करणे अनिवार्य होते. जेणेकरुन निविदेमध्ये भाग घेऊ इच्छिणा-या

कंत्राटदारांस अचूक माहिती उपलब्ध होईल व त्यामुळे अवाजवी दर आकारणी न होता भूगर्भ चाचणीद्वारे कंत्राटदारांस निविदाद्वारे अचूक दर सादर करता येतील. तसेच भविष्यात कंत्राटदारांबरोबर या बाबतीत होणारे मतभेद व दावे टाळता येतील. प्रत्यक्ष संरेखनावरील भूगर्भ चाचणी अहवालामुळे कंत्राटदारांकडून केल्या जाणा-या अवाजवी दरास आळा बसेल व त्यामुळे महापालिकेस होणारे आर्थिक नुकसान टाळता येईल. त्यानुसार प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाण पूल ते वांद्रे वरळी सागरी सेतूच्या वरळी टोकापर्यंतच्या एकूण ९.९८ किमी लांबीकरिता भूगर्भ चाचणीच्या कामासाठी मेसर्स डी. बी. एम. जीओटेक्नीकस् ॲन्ड कन्स्ट्रक्शन्स प्रा. लि. यांची स्थायी समितीच्या **ठराव क्र ८१४ दि. ०१/१०/२०१६** च्या मंजूरीनुसार नियुक्ती करण्यात आली.

सदरच्या भूगर्भ चाचणीच्या कामात १५० बोरहोल्स होते. त्यापैकी १०९ बोरहोल्स हे समुद्रीतट व समुद्रात असून उरलेले ४१ बोरहोल्स हे जमिनीवर होते. त्यामध्ये बोगदयाचे “H_X” बोरहोल्स हे अंदाजे ५० मीटर अंतरावर, समुद्रात भराव टाकून करण्यात येणा-या रस्त्याचे बोरहोल्स हे अंदाजे १०० मीटर अंतरावर, तसेच समुद्रात येणा-या पूलाचे बोरहोल्स हे अंदाजे ५० मीटर अंतरावर करण्यात आले होते. बोगदयाचे “H_X” बोरहोल्स हे बोगदयाच्या तळापर्यंत सुमारे ४५ मी. ते ७५ मी. खोलीपर्यंत करण्यात आले आहेत.

सदरच्या भूगर्भ चाचणी दरम्यान प्राप्त झालेल्या बोरहोल्सच्या खडकाच्या गुणवत्तेची अतिरिक्त चाचणी **आय.आय.टी. मुंबई** यांचेकडूनही स्थायी समितीच्या **ठराव क्र.२९४ दि.२८.०६.२०१७** च्या मंजूरी नुसार करण्यात आलेली आहे.

१.९ राष्ट्रीय समुद्री विज्ञान संस्थेची नेमणूक (वैज्ञानिक आणि औद्योगिक संशोधन परिषद):

पुनर्विलोकन सल्लागार मे. फ्रिशमन प्रभु (इंडिया) प्रा. लि. यांनी विस्तृत प्रकल्प अहवालाची छाननी करुन समुद्री लाटा व पाण्याची पातळी यांचे विश्लेषण होणे अनिवार्य असल्याचे निदर्शनास आणून दिले होते. त्यानुसार समुद्री लाटा, त्सुनामीची ऊंची, पाण्याचे चलन शास्त्र (Hydrodynamics) आणि समुद्रतळाशी होणा-या बदला बाबत (Morphology Changes) प्रस्तावित मुंबई किनारी रस्त्याच्या कामावर होणा-या परिणामांबाबतचा अभ्यास व विश्लेषण करण्यासाठीची माहिती व अभिलेख फक्त सीएसआईआर – राष्ट्रीय समुद्र विज्ञान संस्थान (CSIR) यांच्या कडेच असल्यामुळे मुंबई किनारी रस्ता प्रकल्पाची संरचना/ आराखडा तयार करण्यासाठीच्या समुद्री लाटा व पाण्याची पातळी यांचे विश्लेषण करण्याचे काम स्थायी समितीच्या **ठराव क्र. ५८८ दि.१०.०८.२०१६** मंजूरी नुसार त्यांना देण्यात आले.

राष्ट्रीय समुद्री विज्ञान संस्थेने खालील बाबींचा अभ्यास केलेला आहे.

सदरच्या **लाटांचा अभ्यास पावसाळ्यासह ९(नऊ) महिन्यात खवळलेल्या समुद्रामध्ये सुद्धा** करण्यात आलेला आहे. ज्यामुळे वादळी लाटांचा किनारी रस्त्यावर होणाऱ्या परिणामांचा अभ्यास करणे सोपे जाईल. **किनारी रस्त्याचे संरेखनं राष्ट्रीय समुद्री विज्ञान संस्था यांचेमार्फत (National Institute of Oceanography, Goa) त्सुनामी (Tsunami) व सागरी वैशिष्टये यांच्या आधारावर निश्चित करण्यात आलेले आहे.**

- कमाल लाटा (Extreme Waves) -- वादळी वारे (Storm winds), वादळी लाटा (Storm waves) आरेखन लाटा (Design waves)
- कमाल पाणी पातळी (Extreme Water Levels) -- भरतीची पातळी (Tidal elevations), वादळी तरंग (Storm surge), त्सुनामी उंची (Tsunami heights)
- पाण्याचे चलन शास्त्र आणि वनस्पती व प्राण्यांच्या स्वरूपातील बदल (Hydrodynamics and Morphology Changes) - जोडलेली प्रतिकृती (Coupled modeling), हायड्रोडिमिनिक्स मॉडेलिंग (Hydrodynamic model), लाटांचे मॉडेल (Wave model), मड ट्रान्सपोर्ट मॉडेल (Mud transport model), नॉन-कोहेसिव सेडीमेंट ट्रान्सपोर्ट मॉडेल (Non-cohesive Sediment transport model)
- पुन:प्रापन प्रभाव मूल्यांकन (Assessment of reclamation impact)
- हायड्रोडिमिनिक्स प्रभाव (Hydrodynamic impact)
- समुद्र वनस्पती व प्राण्यांच्या स्वरूपातील प्रभाव (Morphological impact)
- लाटांचे मॉडेल (Wave model) प्रवाह मॉडेल (Flow model)
- समुद्र तळावरील बदल (Bed morphology change)

१.१० ध्वनिमुद्रित चल चित्रफीत बनविणे:

किनारी रस्ता प्रकल्पा बाबतची १० मिनिटांची ध्वनिमुद्रित चल चित्रफीत (Walk-Through), बनविण्यात आली. स्थायी समितीच्या दि ०५-०७-२०१७ व स्थापत्य समिती शहरच्या दि २६-०९-२०१७ रोजीच्या सभेत किनारी रस्ता प्रकल्पाबाबतची माहिती सादरीकरणाद्वारे देण्यात आली. तसेच सदर प्रकल्पाबाबतच्या त्या दिवसापर्यंतच्या स्थितीबाबत दोन्ही समितींना अवगत करण्यात आले.

१.११ सागरी किनारी रस्त्याचे फायदेः

1. सागरी किनारी रस्त्यामुळे प्रवासास लागणारा कालावधी कमी होईल व सार्वजनिक वाहतुकीस चालना मिळेल.

2 सागरी मार्गामुळे शहरातील वाहतूक सुरळीत होण्यास मदत होईल. रोजच्या येण्याजाण्याच्या वेळेची बचत झाल्यामुळे, मुंबईकरांचे जीवनमान सुधारेल.

3 वाहतूक गतीमान झाल्यामुळे मुंबईची आर्थिक प्रगती होऊ शकेल आणि नवीन रोजगार निर्मितीच्या संधी उपलब्ध होतील.

4 सागरी किनारी रस्त्यामुळे अंदाजे ७० % वेळेची बचत, ३४ % (३५०टन) इंधन बचत त्यामुळे प्रतीवर्षी विदेशी चलनाची मोठ्याप्रमाणात बचत होईल.

5 प्रतीवर्षी १८२६ CO_2 e मेट्रिक टन कार्बन फूट प्रिंट कमी होईल, ध्वनीप्रदुषण, वायूप्रदुषण कमी होईल.

6 अतिरिक्त ७० हेक्टर हरितक्षेत्रामुळे प्रदुषण कमी होण्यास मदत होईल व सदर हरितक्षेत्रामुळे मुंबईकरांचे जीवनमान सुधारेल.

7 सागरी किनारी रस्त्यावर बस वाहतूकीसाठी (BRTS) व रुग्णवाहिकांसाठी २.७५ मी. रुंदीची स्वतंत्र आणि समर्पित आपत्कालीन मार्गिका नियोजित असल्याने आपत्कालीन वाहतूक जलद होईल.

8 इतर मार्गावरील वाहतूक कोंडी कमी होण्यास मदत होईल व सुरक्षित, जलद आणि स्वस्त प्रवास करता येईल.

9 मुंबईकरांना सागरकिनारी अतिरिक्त प्रोमोनेड उपलब्ध होतील. प्रस्तावित सागरी तट रक्षक भिंत नियोजित केल्यामुळे सध्याच्या सागरी किना-याची धूप होण्यापासून संरक्षण होईल तसेच वादळी लाटा व पूरापासून संरक्षण होईल

10 मुंबई किनारी रस्ता टोल मुक्त असेल.

11 स्थानिक नागरिकांच्या सूचना व हरकतींचा विचार करून प्रस्ताविलेला सागरी मुक्तमार्ग

12 सायकल ट्रॅक(Cycle Tracks), सार्वजनिक उदयाने, प्रोमिनेड्स (Promenades),जॉगिंग ट्रॅक(Jogging Tracks), खुले प्रेक्षागृह (Open Theatre) व नविन हरीत पट्ट्यांची निर्मिती.

13 हाजी अली व महालक्ष्मी मंदिर धार्मिक स्थळांना वरळी येथे पार्किंगची सुविधा उपलब्ध करण्यात येणार आहे. तसेच वरळी समुद्र किनारा व वरळी डेअरी या पर्यटन स्थळांना भेट देणाऱ्यासाठी गाड्या पार्क करण्याची सुविधा उपलब्ध होईल.

14 सागरी जीवन सुरक्षित ठेवून आणि भौगोलिक भौतिक बदलांना कमी करतेवेळी कुशल स्थानिक संसाधने आणि पर्यावरणाला अनुकूल तंत्रज्ञानाचा वापर करुन सागरी किनारी रस्त्यात सकारात्मक प्रभावाची अंमलबजावणी करण्याचे योजिले आहे

15 संकटमय परिस्थिती दरम्यान अडकलेल्या लोकांची युद्धपातळीवर सुटका करण्यासाठी आपत्कालीन मार्ग

16 पूर परिस्थितीत साचलेल्या पाण्याचा निचरा करण्यासाठी पर्जन्य जल वाहिन्यांची उत्तम संरचना. भरणी व पुराचा अभ्यास करून राष्ट्रीय समुद्री विज्ञान संस्था यांचेमार्फत (National Institute of Oceanography , Goa) पर्जन्य पातमुखांचा आकार आवश्यकतेनुसार ५ पटीपर्यंत ठेवण्याचे सूचित केलेले आहे. तसेच ब्रिमस्टोवॅडच्या अहवालानुसार भरणीच्या क्षेत्रफळाच्या प्रमाणात पातमुखांची रचना करण्यात आलेली आहे. त्यामुळे पावसाळी पाण्याचा निचरा समुद्रात जलद गतीने होणेस मदत होईल. ज्यामुळे पूर परिस्थितीवर नियंत्रण मिळू शकेल.

17 सागरी मार्गाचे काम चालू व संपल्यानंतर अंदाजे १,००,००० लोकांना रोजगार उपलब्ध होईल.

18 नौकांची रहदारी अबाधित राहण्यासाठी विस्तारित पुलांच्या खांबांची केलेली रचना व योजना

19 बांधकामा दरम्यान मासे सुकविण्याच्या आवारावर व मासेमारी व्यवसायावर प्रतिकूल परिणाम नाही.

२ निविदाकारांसाठी पात्रतेचे निकष ठरविण्या बाबत स्वारस्याची अभिरुची:

पुरेसा अनुभव असलेले आंतरराष्ट्रीय क्षमतेचे कंत्राटदार बोली लावण्यात सहभागी होण्यासाठी व त्याच वेळी निविदाकारांमध्ये स्पर्धा होईल त्यादृष्ठीने पात्रतेचे निकष ठरविणे आवश्यक होते म्हणून कंत्राटदारांच्या सक्षमतेची मोजणी करण्यासाठी राष्ट्रीय/ आंतरराष्ट्रीय ख्याती, अनुभव व सक्षमता असणा-या कंत्राटदारांकडून प्रथम स्वारस्याची अभिरुची (EOI-1), एप्रिल २०१६ मध्ये मान्यता प्राप्त वर्तमान पत्रामधून मुंबई महानगरपालिकेच्या सांकेतिक स्थळावर सार्वजनिक जाहिरातीद्वारे तसेच आंतरराष्ट्रीय दुतावासांना प्रसिद्धीसाठी पाठवून, अशा प्रकारच्या कामाच्या अनुभवी कंत्राटदारांकडून मागविण्यात आल्या. कंत्राटदारांकडून प्राप्त झालेल्या माहितीच्या आधारे निविदेमध्ये पात्रतेचे निकष ठरविण्यात आले. तसेच भरणी, उन्नत रस्ता, पूल, संरक्षक भिंत, वाहतूक बोगदा इत्यादी घटकांच्या संरचनांचे निकष ठरविण्यासाठी द्वितीय स्वारस्याची अभिरुची (EOI-2), जून २०१६ मध्ये मागविण्यात आल्या. प्राप्त झालेल्या माहितीच्या आधारे निविदेमध्ये घटकांचे पात्रता निकष ठरविण्यात आले**.**

३.० पात्रता विनंती निविदा:

३.१ निविदा मागविणे व प्राप्त दस्त ऐवजांची छाननी: बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने पहिल्या टप्यात दक्षिण भाग :- शामलदास गांधी पूल (प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाण पूल) ते बांद्रा वरळी सागरी सेतूच्या दक्षिण टोकापर्यंतचे ९.९८ किमी काम हाती घेतले. सदर काम तीन भागात विभागण्यात आले.

भाग १ – प्रियदर्शिनी पार्क ते बडोदा पॅलेस**,**

भाग २ - बडोदा पॅलेस ते बांद्रा वरळी सागरीसेतूच्या वरळी बाजूपर्यंत**,**

भाग ४ - प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाणपूल ते प्रियदर्शिनी पार्क

खालीलप्रमाणे मुंबई सागरी रस्त्याच्या कामांसाठी दोन टप्प्यात निविदा मागविण्यात आल्या

- **पहिला टप्पा** : - पात्रता विनंती निविदा (Request For Qualification) मागविणे
- **दुसरा टप्पा** : - प्रस्ताव विनंती निविदा (Request For Proposal) मागविणे

कंत्राटदारांची योग्यता तपासण्यासाठी आंतरराष्टीय दर्जाच्या पात्रता विनंती निविदा तांत्रिक सल्लागार मेसर्स स्टूप कन्सल्टंटस **+** इ**.** एन्ड वाय**.** यांनी बनविल्या व त्याचे पुनर्विलोकन सल्लागार मेसर्स फ्रीश्मन प्रभु इंडिया (प्रा.) लि. यांनी केले. सदर कामाकरिता आवश्यक असलेले तांत्रिक कौशल्य, कामाकरिता येणारा खर्च तसेच आंतरराष्ट्रीय दर्जाच्या निविदा मागविण्यासाठी **केंद्रीय दक्षता आयोग (CVC) च्या मार्गदर्शक सूचनांनुसार आराखडे व बांधकाम (Design & Build) धर्तीवर फिडिक (FIDIC) प्रथम आवृत्ती १९९९ च्या अटी व शर्तीनुसार** सल्लागारांनी कामाचे मसुदा निविदा दस्तऐवज तयार केले. पुन:प्रापण, समुद्रभिंत, पूल, आंतरबदल, रस्ते व वाहतुकीचे बोगदे या घटकांच्या कामांचा बांधकामे व आराखडे तयार करण्याचा पुरेसा अनुभव तसेच आर्थिक क्षमता, मागील ७ वर्षाचा अनुभव, बोली क्षमता, संयुक्त क्षमता इत्यादी संबंधीच्या निकषानुसार निविदा दस्तऐवज तयार केले. **आंतरराष्ट्रीय मानकांनुसार मसुदा निविदा दस्तऐवज बनविण्यात आलेले आहे.**

त्यानुसार पहिल्या टप्प्यात कंत्राटदारांची योग्यता तपासण्यासाठी आंतरराष्ट्रीय दर्जाच्या पात्रता विनंती निविदा दिनांक २२.११.२०१६ रोजीच्या सार्वजनिक सूचनेद्वारे मान्यता प्राप्त वर्तमान पत्रांमधून सार्वजनिक जाहिरातीद्वारे**,** मुंबई महानगरपालिकेच्या सांकेतिक स्थळावर तसेच आंतरराष्ट्रीय दुतावासांना प्रसिद्धीसाठी पाठवून अशा प्रकारच्या कामाच्या अनुभवी कंत्राटदारांकडून मागविण्यात आल्या**.**

निविदाकारांच्या निवडीचे मुख्य घटक	
❑ खालील बांधकामे व आराखडे तयार करण्याचा अनुभव (१) पुन:प्रापण (२) समुद्रभिंत (३) पूल (४) आंतरबदल (५) रस्ते (६) वाहतुकीचे बोगदे	❑ आर्थिक क्षमता ❑ मागील ७ वर्षाचा अनुभव ❑ बोली क्षमता ❑ संयुक्त क्षमता

निविदा सादर करण्याची शेवटची तारीख **१२/०४/२०१७** होती**.** तिनही भागांसाठी एकूण २६ निविदा विकल्या गेल्या त्यातील १७ निविदाधारकांनी निविदा सादर केल्या त्याचा तपशील खालीलप्रमाणे आहे

निविदा सादर करण्याची शेवटची तारीख **१२/०४/२०१७** होती. तिनही भागांसाठी एकूण २६ निविदा विकल्या गेल्या त्यातील १७ निविदाधारकांनी निविदा सादर केल्या त्याचा तपशील खालीलप्रमाणे आहे.

प्राप्त झालेल्या निविदांचा तपशील		
भाग	विकल्या गेलेल्या निविदा	प्राप्त निविदा
भाग १ **-** प्रियदर्शिनी पार्क ते बडोदा पॅलेस	१२	६
भाग २ **-** बडोदा पॅलेस ते बांद्रा वरळी सागरीसेतूच्या वरळी बाजूपर्यंत	७	६
भाग ४ **-** प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाणपूल ते प्रियदर्शिनी पार्क	७	५
एकूण	२६	१७

३.२ प्राप्त झालेल्या निविदाधारकांचा तपशील:

अ.क्र.	कंत्राट दाराचे नाव	भाग १	भाग २	भाग ४
१.	चायना गेझोबा ग्रुप कं. (चीन)/ सोमा (भारत) (संयुक्त उपक्रम)	होय	होय	नाही
२.	एचसीसी - एचडीसी (संयुक्त उपक्रम)	होय	होय	नाही
३.	ह्युंदाई इंजिनियरिंग (कोरिया गणराज्य)/ इंडो थाई डेव्हल्पमेंट सिमेंटेशन इंडिया (भारत) (संयुक्त उपक्रम)	होय	होय	होय
४.	लार्सन अन्ड टूब्रो लि.	होय	होय	होय
५.	नॅशनल मरीन ड्रेजिंग कं. (अबू धाबी)/ रिलायन्स इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड (भारत)/ रिझ्झानी डे ईच्चर एसपीए (इटली) (संयुक्त उपक्रम)	होय	होय	नाही
६.	चायना फर्स्ट हायवे इंजिनीरिंग कॉरपोरेशन (चीन)/ एनसीसी (भारत) (संयुक्त उपक्रम)	होय	होय	नाही
७.	चायना गेझोबा ग्रुप कं. (चीन)	नाही	नाही	होय
८.	एसके इंजिनीरिंग अँड कंस्ट्रक्शन कंपनी (कोरिया गणराज्य)/ एचसीसी (भारत) (संयुक्त उपक्रम)	नाही	नाही	होय
९	डॉगस इन्साट व्ही टिकार एएस/ रिलायन्स इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड (भारत)/ नॅशनल मरीन ड्रेजिंग को (अबूधाबी) (संयुक्त उपक्रम)	नाही	नाही	होय
	एकूण	६	६	५

सल्लागार मेसर्स स्टूप कन्सल्टंटस **+** इ. एन्ड वाय. यांनी निविदांची छाननी व मुल्यांकन केले व मेसर्स फ्रीश्मन प्रभु इंडिया (प्रा.) लि. यांनी छाननी अहवालाचे पुनर्विलोकन केले. सल्लागारांनी छाननी केल्यानंतर, छाननी अंती खालील निविदाकार पहिल्या टप्प्यात पात्र/ अपात्र ठरले.

३.३ पात्र / अपात्र निविदाधारकांचा तपशील:

भाग	पात्र	अपात्र	अपात्रतेची कारणे
भाग १ - प्रियदर्शिनी	चायना गेझोबा ग्रुप कं. (चीन)/ सोमा (भारत) (संयुक्त उपक्रम)	ह्युंदाई इंजिनियरिंग (कोरिया गणराज्य)/ इंडो	निविदेतील तरतुदीनुसार एकाही भागीदाराकाकडे पुल

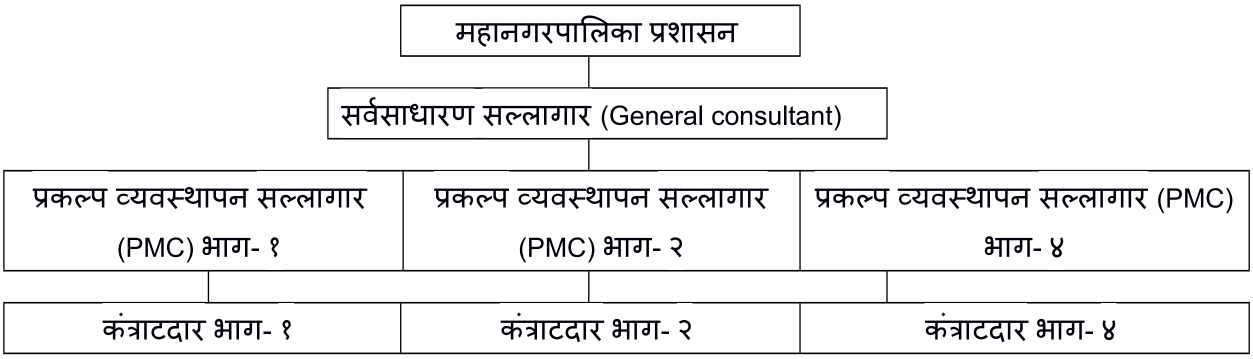
भाग	पात्र	अपात्र	अपात्रतेची कारणे
पार्क ते बडोदा पॅलेस	एचसीसी - एचडीसी (संयुक्त उपक्रम)	थाई डेव्हल्पमेंट सिमेंटेशन इंडिया (भारत) (संयुक्त उपक्रम)	या घटकाचा पुरेसा अनुभव नव्हता.
	लार्सन अँड टुब्रो लिमिटेड,	चायना फर्स्ट हायवे इंजिनीरिंग कॉरपोरेशन (चीन)/ एनसीसी (भारत) (संयुक्त उपक्रम)	निविदेतील तरतुदीनुसार एनसीसी (भारत) भागीदारकाकडे पाच मधील दोन पैकी एका घटकाचा अनुभव नव्हता.
	नॅशनल मरीन ड्रेजिंग कं. (अबू धाबी)/ रिलायन्स इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड (भारत)/ रिझ्झानी डे ईच्चर एसपीए (इटली) (संयुक्त उपक्रम)		
भाग २ - बडोदा पॅलेस ते बांद्रा वरळी सागरीसेतूच्या वरळी बाजूपर्यंत	चायना गेझोबा ग्रुप कं. (चीन)/ सोमा (भारत) (संयुक्त उपक्रम)	चायना फर्स्ट हायवे इंजिनीरिंग कॉरपोरेशन (चीन)/ एनसीसी (भारत) (संयुक्त उपक्रम)	निविदेतील तरतुदीनुसार एनसीसी (भारत) भागीदारकाकडे पाच मधील दोन पैकी एका घटकाचा अनुभव नव्हता.
	एचसीसी - एचडीसी (संयुक्त उपक्रम)		
	ह्युंदाई इंजिनियरिंग (कोरिया गणराज्य)/ इंडो थाई डेव्हल्पमेंट सिमेंटेशन इंडिया (भारत) (संयुक्त उपक्रम)		
	लार्सन अँड टुब्रो लिमिटेड,		
	नॅशनल मरीन ड्रेजिंग कं. (अबू धाबी)/ रिलायन्स इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड (भारत)/ रिझ्झानी डे ईच्चर एसपीए (इटली) (संयुक्त उपक्रम)		
भाग ४ - प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाणपूल ते प्रियदर्शिनी पार्क	चायना गेझोबा ग्रुप कं. (चीन)	एसके इंजिनियरिंग अँड कंस्ट्रक्शन कंपनी (कोरिया गणराज्य)/ एचसीसी (भारत) (संयुक्त उपक्रम)	निविदेतील तरतुदीनुसार एकाही भागीदारकाकडे बोगदा या घटकाचा पुरेसा अनुभव नव्हता.
	लार्सन अँड टुब्रो लिमिटेड,		
	ह्युंदाई इंजिनियरिंग (कोरिया गणराज्य)/ इंडो थाई डेव्हल्पमेंट सिमेंटेशन इंडिया (भारत) (संयुक्त उपक्रम)		
	डॉगस इन्साट व्ही टिकार एएस/ रिलायन्स इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड		

भाग	पात्र	अपात्र	अपात्रतेची कारणे
	(भारत)/ नॅशनल मरीन ड्रेजिंग को (अबूधाबी) (संयुक्त उपक्रम)		

त्यानुसार प्रतिसादात्मकता निविदाकारांना दुसऱ्या टप्प्यात सहभागी होण्याबद्दल कळविण्यात आले.

४.० कामकाजाची प्रशासकीय रचना:

प्रस्तावित महाप्रकल्पाच्या कामाकरिता आवश्यक असलेले तांत्रिक कौश्यल्य, कामाकरिता येणारा खर्च व आंतरराष्ट्रीय क्षमतेचे कंत्राटदार नेमण्यासाठी निविदेची संरचना आंतरराष्ट्रीय फिडिक (Fidic) सर्वसाधारण निविदा अटी व म.न.पा. धोरणाप्रमाणे काही सुधारित अटींच्या आधारे केलेली आहे. सदरच्या महाप्रकल्पात नियोजन व नियंत्रणासाठी प्रशासकीय रचना आंतरराष्ट्रीय निविदा प्रथेनुसार खालीलप्रमाणे प्रस्ताविली आहे.



५.० सल्लागारांची नियुक्ती:

किनारी रस्ता प्रकल्प जटिल प्रकल्प आहे. भारतातील अशा प्रकारचा एक आणि एकमेव प्रकल्प असून त्यामध्ये, भराव टाकून रस्ता बांधणे, काही भागात पूल आणि उन्नत मार्ग, आंतरबदल, काही भागात बोगदे इत्यादींचा समावेश आहे हा प्रकल्प यशस्वी करण्यासाठी, एखाद्या अशा सल्लागाराची नियुक्ती करणे आवश्यक आहे ज्यांना निविदेची संरचना बनविण्यामध्ये प्रचंड अनुभव, निविदा तयार करणे, निविदेचे मूल्यमापन, पर्यवेक्षण, समान स्वरुपाच्या प्रकल्पाच्या कामांच्या व्यवस्थापनाचा अनुभव आहे.

अशा महाप्रकल्पांसाठीच्या आराखड्यांच्या तांत्रिक तपासणीसाठी मुंबई महानगरपालिकेकडे अनुभवी आणि तज्ज्ञ कर्मचा-यांची पुरेशी उपलब्धता नाही. त्यामुळे कालबद्ध रीतीने हा प्रकल्प यशस्वी करण्यासाठी, सर्वसाधारण सल्लागार व प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागारांची नियुक्ती करण्याचा निर्णय घेण्यात आला. हे सल्लागार पूर्ण प्रकल्पाच्या वेळेवर अंमलबजावणीसाठी निवदेच्या कामांपासून ते काम पूर्ण होईपर्यंत सर्व बाबींसाठी संपूर्णपणे जबाबदार असतील.

५.१ साधारण सल्लागार (General Consultant) नेमणे बाबत:

मुंबई सागरी किनारी रस्ता प्रकल्प हा या प्रकारचा एकमेव असून त्यामध्ये बोगदे, पूल, समुद्रामध्ये भराव टाकून रस्ता बनविणे, उन्नत रस्ता, इत्यादी बाबी अंतर्भूत आहेत. प्रत्येक भागासाठी एक याप्रमाणे एकूण तीन प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागार नेमण्याचे ठरविले होते. मेसर्स स्टूप कन्सल्टंटस + इ. एन्ड वाय. यांनी तयार केलेल्या विस्तृत प्रकल्प अहवालानुसार जागतिक दर्जाचे प्रस्ताव विनंती निविदा बनविणे, निविदा मूल्यमापन, निविदा बहाल करण्यापूर्वी विशेष करार सल्ला सेवा देणे, निविदा बहाल करणे, संरचनाचे परीक्षण करणे, बांधकाम निरीक्षण करणे, प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागार आणि ठेकेदारांसोबत समन्वय, करार व्यवस्थापन, विवाद ठराव, विशेष करार सल्ला आणि कायदेशीर सल्लागार, तसेच तीन प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागारांवर अंकुश ठेवणे व तिन्ही कामाचा एकत्रित तांत्रिक निर्णय घेणे इत्यादीसाठी स्थायी समितीच्या **ठराव क्र १३९९ दि. २८/१२/२०१६** च्या मंजूरी नुसार मेसर्स एईकॉम एशिया कं**.** लि**.** यांची साधारण सल्लागार म्हणून नियुक्ती करण्यात आली. साधारण सल्लागाराची खालील मुख्य कामे आहेत;

- नियोक्त्याचे प्रतिनिधी (Employer's Representative) म्हणून काम पाहणे,
- कंत्राट निविदाचे मुल्यमापन व अभिप्राय देणे,
- महत्वाच्या विषयासंबंधी माहिती देणे,
- समन्वयक म्हणून शासन व इतर संबंधित प्राधिकरणाशी समन्वय साधणे,
- आराखड्यांची तांत्रिक तपासणी करणे,
- कंत्राटदार व प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागार मधील वादविवाद सोडविणे,
- कामाच्या गुणवत्तेचे हस्तलिखित व कार्यक्रम तपासणे,
- प्रकल्पाच्या एकसंघतेबाबत दक्षता घेणे,
- कंत्राटदार व प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागारांची कामे व देयके प्रमाणित करणे,
- कामाच्या सुरक्षेसंबंधी काळजी घेणे,
- प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागार व कंत्राटदारांच्या कामाच्या पूर्णत्वाचे दाखले देणे,
- प्रकल्पाची सुरळीत अंमलबजावणी करण्याकरिता तांत्रिक व्यवस्थापन प्रणाली निर्माण करणे, इत्यादी.
- म.न.पा.शी केलेल्या करारातील अटी व शर्तीनुसार सर्व कामे करणे

५.२ प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागार (Project Management Consultant) नेमणे बाबत:

मुंबई किनारी रस्त्याच्या दक्षिण टप्प्याचे तीन भाग असल्यामुळे या प्रत्येक भागासाठी एक याप्रमाणे एकूण तीन प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागाराची नेमणूक करणे आवश्यक व गरजेचे होते. हे प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागार साधारण सल्लागारांच्या मार्गदर्शनाखाली किनारी रस्ता कामाचे संपूर्णपणे व्यवस्थापन करतील तसेच हे या प्रकल्पाच्या कामासाठी तांत्रिक निर्णय घेण्यासाठी, गुणवत्तेसाठी, परिमाणासाठी व पूर्ण प्रकल्पाची वेळेवर अंमलबजावणीसाठी काम पूर्ण होईपर्यंत सर्व बाबींसाठी संपूर्णपणे जबाबदार असतील.

खालील प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागारांची नेमणूक करण्यात आली आहे.

भाग	कामाचे नाव	नियुक्त सल्लागार
भाग-१	प्रियदर्शिनी पार्क ते बडोदा पॅलेस पर्यंत	ल्यूईस बर्गर कन्सल्टिंग प्रा.लि (यु यस ए)
भाग-२	बडोदा पॅलेस ते वरळी बाजूकडील वांद्रे वरळी पर्यंत	ईजीस इंडिया कन्सल्टिलिंग इंजिनीअर्स प्रा.लि + कल्लेन ग्रुममिट अँड आरओ (यूके) लि. (संयुक्त भागीदार)
भाग-४	प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाणपूल ते प्रियदर्शिनी पार्क पर्यंत	युशिन इंजिनिअरिंग कॉर्पोरेशन(दक्षिण कोरिया) + टेक-क्यूएट्रो एसए (स्पेन) (संयुक्त भागीदार)

प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागाराची खालील मुख्य कामे आहेत;

- नियोक्त्याची व्यक्ती (Employer's Personnel) म्हणून काम पाहणे,
- साधारण सल्लागारांच्या मार्गदर्शनाखाली किनारी रस्ता कामाचे व्यवस्थापन करणे,
- प्रत्यक्ष कार्यस्थळाच्या परिस्थितीनुसार आराखडा, रेखाचित्रे, इत्यादी बाबींची तरतूद आणि तपशील यांचे पुनर्विलोकन आणि आवश्यकतेनुसार योग्य बदल सुचविणे,
- कंत्राटदाराच्या तपशीलवार वेळापत्रकाची छाननी, अभ्यास, आवश्यक फेरबदल सुचविणे आणि वेळापत्रकाची अंमलबजावणी करणे,
- सर्व कामावर आवश्यकतेनुसार सुनिश्चित व योग्य देखरेख करणे,
- कामाच्या प्रगतीवर लक्षपूर्वक देखरेख, प्रगतीमध्ये सुधारणा करण्यासाठी कंत्राटदाराला सल्ला देणे,
- बांधकाम साहित्यांचे स्तोत्रासह गुणवत्ता चाचणीचे/ प्रमाणपत्रांचे पुनर्विलोकन करून गुणवत्तेच्या अतिरिक्त मुल्यांकन चाचण्या घेणे,
- कंत्राटदारांची कामाची अंतरिम/ अंतिम देयके तपासणे/ प्रमाणित करणे आणि अधिदान करण्यासाठी साधारण सल्लागार/ महानगरपालिकेकडे सादर करणे,

- अधिदान केलेल्या कामाच्या परिमाणाच्या सर्व मोजमापांच्या नोंदी जतन करणे,
- कंत्राटदाराची उपकरणे, यंत्रसंच, यंत्रसामुग्री, गृह आणि वैद्यकीय सुविधा इत्यादीची तपासणी व या सुविधा कंत्राटा प्रमाणे पुरेशा असल्याचे सुनिश्चित करणे,
- कंत्राटदाराच्या बाबीचे पर्यवेक्षण करणे ज्यामध्ये सुरक्षितता, पर्यावरणविषयक पैलू, कामगार कल्याण इत्यादीचे कंत्राटदार पालन करतात याची खात्री करणे,
- कंत्राटदाराच्या १०० टक्के गुणवत्ता चाचण्यावर साक्षीदार राहणे आणि कामाची गुणवत्ता टिकवून ठेवण्यासाठी, गरज असल्यास अतिरिक्त लेखापरिक्षण करणे
- कामाची गुणवत्ता टिकवून ठेवणे,
- अतिरिक्त लेखापरिक्षण करणे व अवलोकन करणे,
- तफावत, अतिरिक्त बाबी आणि दावे याबाबत महानगरपालिकेला सल्ला देणे व शिफारस करणे,
- स्वीकृती प्रमाणपत्र/पूर्णत्व प्रमाणपत्र/ताबा प्रमाणपत्र तयार करणे आणि महानगरपालिकेकडे पुनर्विलोकनासाठी व जारी करण्यासाठी सादर करणे,
- कामाच्या दोषरहित अधिसूचना कालावधीमध्ये योग्य कालांतराने कामाची पहाणी करणे,
- म.न.पा.शी केलेल्या करारातील अटी व शर्तीनुसार सर्व कामे करणे

सर्वसाधारण सल्लागार (General Consultant) हे नियोक्त्याचे प्रतिनिधी (Employer's Representative) म्हणून काम बघतील व प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागार (Project Management Consultant) हे नियोक्त्याचे अभियंता (Employer's Engineer) म्हणून काम बघतील.

५.३ म.न.पा च्या मुंबई किनारा रस्ता प्रकल्प विभागाची कामे:

- कंत्राटदार, साधारण सल्लागार, प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागार तसेच इतर विविध विभाग व उपयोगिता सेवा संस्था यांचेशी समन्वय साधण्यासाठी सहकार्य करणे,
- प्रशासनास तसेच विविध विभागांना अहवाल अग्रेषित करणे,
- सल्लागाराने प्रमाणित केलेली देयके म.न.पा.सॅप प्रणालीमधून अग्रेषित करणे,
- तारांकित व अतारांकित प्रश्नांची उत्तरे देणे, माहिती अधिकारात प्राप्त झालेल्या अर्जांना उत्तरे देणे व इतर पत्र व्यवहार पाहणे,
- विविध सभांना उपस्थित राहणे,

- किनारी रस्त्याशी संबंधित न्यायालयीन प्रकरणे विधी विभागाशी सहकार्याने हाताळणे, इत्यादी.

६.० प्रस्ताव विनंती निविदा:

६.१ प्रस्ताव विनंती निविदा व कामांची व्याप्ती:

साधारण सल्लागार मे. एईकॉम एशिया कं.लि.यांनी मुंबई किनारा रस्ता प्रकल्प (दक्षिण) च्या भाग १, भाग २ व भाग ४ साठी मसुदा प्रस्ताव विनंती निविदा आठ खंडात बनविल्या. या **सर्व दस्तऐवजांचे पुनर्विलोकन मेसर्स फ्रीश्मन प्रभु इंडिया (प्रा.) लि. यांचे मार्फत करण्यात आले आहे व मे. एईकॉम एशिया कं.लि. यांच्या कायदेशीर तज्ञांनी कायदेशीर बाबींची पडताळणी केली आहे. तसेच म.न.पा. विधी खात्यानेही निविदा दस्तऐवजांची पडताळणी केलेली आहे. केंद्रीय दक्षता आयोग (CVC) च्या मार्गदर्शक सूचनांनुसार, फिडिक (FIDIC) फर्स्ट एडिशन १९९९ च्या अटी व शर्तींनुसार, आराखडे व बांधकामाच्या (Design & Build), खुले व तटस्थ तंत्रज्ञान आणि पोहोचण्यायोग्य धर्तीवर (Technology and Methodology Neutral Deliverable Based Contract) सल्लागारांनी ह्या कामांच्या मसुदा निविदेचे दस्तऐवज तयार केले.** कामाच्या निविदेच्या दस्तऐवजांची रचना आंतरराष्ट्रीय दर्जाच्या निविदा मागविण्यासाठीचे काम, आवश्यक असलेले तांत्रिक कौशल्य, कामाकरिता येणारा खर्च याची दखल व जबाबदारी घेऊन मे. एईकॉम एशिया कं. लि. यांनी केलेली आहे. तसेच सदर दस्तऐवजांची पडताळणी व पुनर्विलोकन, मेसर्स फ्रीश्मन प्रभु इंडिया (प्रा.) लि. यांनी केलेली आहे.

निविदेमध्ये खालील मुद्दे अंतर्भूत आहेत;

- डिझाईन आणि बिल्ड कंत्राट निविदा (Design and Build contract)
- खुल्या तंत्रज्ञानावर आधारित निविदा (Open technology based with no restrictions in Tender)
- निविदेत आराखडा व संकल्पना यावर बंधन नाही (No restriction on Designs and Planning)

राष्ट्रीय समुद्री विज्ञान संस्थेने सादर केलेला अहवाल, भूगर्भ चाचणीचा अहवाल तसेच विविध प्राधिकरणांचे ना हरकत प्रमाणपत्र निविदाधारकांच्या माहितीसाठी निविदेसोबत जोडले होते. या प्रकल्पासाठी राज्यशासनाने त्यांच्या मालकीचे १० भूभाग विनामोबदला सदर रस्त्याच्या बांधकामासाठी महानगर पालिकेच्या ताब्यात दिले असून या भूभागांची मालकी ही राज्य शासनाचीच असणार आहे. महानगर पालिकेच्या जकात नाक्यांच्या जागा कंत्राटदाराना कास्टिंग यार्ड व मालाच्या साठवणुकीसाठी काम संपेपर्यंत भाडे तत्वावर देण्यात येणार आहेत. पहिल्या वर्षी त्या किंवा लगतच्या सर्वेक्षण क्रमांकास लागू असलेल्या प्रचलित बाजारमूल्य (Ready Reckoner) दराच्या ६ % इतके भाडे आकारण्यात येईल व दुसऱ्या वर्षांपासून पुढील प्रत्येक वर्षी या पहिल्या वर्षाच्या भाड्यामध्ये ४ % वाढ करण्यात येणार आहे. यामधुन महानगरपालिकेस संपूर्ण कंत्राट कालावधीत अंदाजे **रु २७०.३६ कोटी इतके उत्पन्न** अपेक्षित आहे.

तसेच कंत्राटदारांना कामाची प्राथमिक तयारी करण्यासाठी देण्यात येणाऱ्या आगाऊ रक्कमेवर १२ टक्के दराने व्याज (Intrest on Mobilisation Advace) आकारण्यात येणार असून त्यामधून महानगरपालिकेस **अंदाजे रु २५४.३५ कोटी** इतके उत्पन्न अपेक्षित आहे.

या कामांच्या व्याप्तीमध्ये खालील मुख्य बाबींचा अंतर्भाव केला आहे :-

६.२ भाग १ प्रियदर्शिनी पार्क ते बडोदा पॅलेस: या भागाची लांबी ३.८२ कि मी असून या मधील रस्ता ४ + ४ मार्गिकांचा आहे. प्रत्येक आंतर बदल कमीत कमी २ मार्गिकांचे आहेत. रस्त्याची रुंदी पदपथासहित अंदाजे ८५ मी आहे. किनाऱ्याची झीज रोखण्या करीता समुद्राच्या बाजूने ३.८६ कि मी स्वरंक्षक भिंत बांधणे, अमरसन उद्यान येथे एकूण सुमारे २.१६ कि.मी. लांबीच्या २ आर्म्सचे व हाजी अल्ली येथे एकूण सुमारे ६.३९ कि.मी. लांबीच्या ८ आर्म्सचे असे दोन आंतर बदल (Interchange) आहेत. भराव टाकून बनणाऱ्या रस्त्याची लांबी २.४१ कि मी व पुलांची लांबी १.४१ कि मी आहे. एकूण भराव क्षेत्र ६०.३० हेक्टर आहे. रस्ता ओलांडण्यासाठी ८ पादचारी भुयारी मार्ग प्रस्तावित आहेत. तसेच हाजी अली येथे पार्किंगची सुविधा उपलब्ध करण्यात येणार आहे. तसेच मोठे पूल, पादचारी मार्ग, जलवाहतूक मार्गिकापूल, बंदिस्त गटारे, पदपथ, यांत्रिक व विदयुत (एमईपी), यूपीएस आणि डीजीसेट (आपत्कालीन प्रणालीवर नियंत्रण ठेवण्यासाठी), पथदिवे, तात्पुरता धक्का, नाहरकत प्रमाणपत्रामधील आवश्यकतेचे आणि विविध शासकीय प्राधिकरणांनी घातलेल्या अटींचे पालन करणे इत्यादींचा समावेश आहे.

६.३ भाग २ बडोदा पॅलेस ते बांद्रा वरळी सागरी सेतूच्या वरळी टोकापर्यंत: या भागाची लांबी २.७१ कि मी असून या मधील रस्ता ४ + ४ मार्गिकांचा आहे. प्रत्येक आंतर बदल कमीत कमी २ मार्गिकांचे आहेत. रस्त्याची रुंदी पदपथासहित अंदाजे ८५ मी आहे. किनाऱ्याची झीज रोखण्या करीता समुद्राच्या बाजूने २.३३ कि मी स्वरंक्षक भिंत बांधणे, येथे वरळी समुद्र सेतूला जोडणारे एकूण सुमारे ४.४७ कि.मी. लांबीच्या ६ आर्म्सचे आंतर बदल (Interchange) आहे. भराव टाकून बनणाऱ्या रस्त्याची लांबी १.८१ कि मी व पुलांची लांबी ०.९ कि मी आहे. एकूण भराव क्षेत्र २५.२० हेक्टर आहे. रस्ता ओलांडण्यासाठी ६ पादचारी भुयारी मार्ग प्रस्तावित आहेत. वरळी येथे पार्किंगची सुविधा उपलब्ध करण्यात येणार आहे. तसेच मोठे पूल, पादचारी मार्ग, जलवाहतूक मार्गिका पूल, बंधिस्त गटारे, पदपथ, यांत्रिक व विदयुत (एमईपी), यूपीएस आणि डीजीसेट (आपत्कालीन प्रणालीवर नियंत्रण ठेवण्यासाठी), पथदिवे, तात्पुरता धक्का, नाहरकत प्रमाणपत्रा मधील आवश्यकतेचे आणि विविध शासकीय प्राधिकरणांनी घातलेल्या अटींचे पालन करणे इत्यादींचा समावेश आहे.

६.४ भाग ४ प्रिन्सेस स्ट्रीट उड्डाण पूल ते प्रियदर्शिनी पार्क: या भागाची लांबी ३.४५ कि मी असून यामध्ये ११.०० मी व्यासाचे प्रत्येकी १.९१ कि मी लांबीचे दोन बोगदे आहेत. यामध्ये २ मार्गिका व आणीबाणीसाठी १ मार्गिका पदपथासह

आहेत व ते २०० ते २५० मी अंतरावर एकमेकांशी आपत्कालीन बोगद्याने जोडण्यात येणार आहेत. बोगद्यांमध्ये आत व बाहेर जाण्यासाठी प्रियदर्शनी पार्क व प्रिन्सेस स्ट्रीट येथे संक्रमण उतार रस्ता (Ramp) प्रस्ताविला आहे. सकार्डो नोझल वायुजीवन (Saccardo, Push Air Nozzle Technology) प्रणालीची व्यवस्था त्यामध्ये प्रयोजिले आहे. आधुनिक जागतिक मानांकानुसार अशा प्रकारची प्रणाली भारतात प्रथमतः वापरण्याचे प्रयोजिले आहे. सदर भागात ९.३० हेक्टर भराव क्षेत्र आहे. मुंबई वारसा संवर्धन समितीच्या ना हरकत प्रमाणपत्रातील शिफारशीनुसार उतार रस्त्यावर काचेचे पारदर्शक अच्छादन वापरण्यात येणार आहे. बोगद्याचे काम टी बी एम (Tunnel Boaring Machine) यंत्र वापरून करण्यात येणार असल्यामुळे आजूबाजूच्या किंवा वरील इमारतींची कोणतीही हानी होणार नाही. या कामामध्ये लाँचिंग आणि पुनर्प्राप्ती शाफ्ट साधने आच्छादित बोगदे, संक्रमण उतरणी वरील काचेचे पारदर्शक आच्छादन, पदपथ, यांत्रिक विदयुत (एमईपी), यूपीएस आणि डीजीसेट **(**आपत्कालीन प्रणालीवर नियंत्रण ठेवण्यासाठी**),** स्काडासाठी खोली, पथदिवे, नाहरकत प्रमाणपत्रा मधील आवश्यकतेचे आणि विविध शासकीय प्राधिकरणांनी घातलेल्या अटींचे पालन करणे इत्यादींचा समावेश आहे.

६.५ निविदा मागविणे: निविदा प्रक्रियेच्या दुस-या टप्प्यामध्ये प्रस्ताव विनंती निविदा सूचना क्र./९७३/ कोस्टल रोड दिनांक २२-०८-२०१७ अन्वये सर्व तीन भागासाठी आर्थिक बोली सह तांत्रिक प्रस्ताव पात्र निविदा ई-निविदेद्वारे मागविण्यात आल्या. पूर्व निविदा बैठक दिनांक ०७.०९.२०१७ रोजी आयोजित करण्यात आली होती त्यामध्ये सर्व निविदाकारांना प्रकल्पाबाबत माहिती देण्यात आली, तसेच त्यांच्या शंकांचे निराकरण शुध्दीपत्रक क्र १ द्वारे करण्यात आले. तदनंतर शुध्दीपत्रक क्र २ ते शुध्दीपत्रक क्र ९ द्वारे वेळोवेळी त्यांच्या तांत्रिक व इतर विविध शंकांचे निराकरण करण्यात आले. सदरची संपूर्ण तांत्रिक जबाबदारी त्यांच्याशी झालेल्या कंत्राट करार अटीनुसार संपूर्णतःसर्वसाधारण सल्लागार व पुनर्विलोकन सल्लागार यांची आहे.

६.६ सुधारित अंदाजपत्रक:

निविदाकारांच्या तांत्रिक तथा संरचनेतील बाबींचे सर्वसाधारण सल्लागार यांनी तयार केलेले उत्तर पुनर्विलोकन सल्लागाराने पडताळून शुध्दीपत्रक क्र २ ते शुध्दीपत्रक क्र ९ द्वारे उपभोगत्याच्या गरजेनुसार (Employers Requirement) प्रस्ताव विनंती निविदा मध्ये अधिकृतरीत्या सुधारणा करण्यात आली. सदर सुधारणांमुळे सर्वसाधारण सल्लागार यांनी स्पष्टीकरण दिल्याप्रमाणे पूर्वीच्या अंदाजित खर्चात पुनर्विलोकन सल्लागाराच्या पडताळणीप्रमाणे सुधारणा/ फेरफार करण्यात आल्या.

मे. एईकॉम एशिया कं. लि. यांनी फेब्रु २०१८ मध्ये सुधारित अंदाजपत्रक सादर केले त्याचे पुनर्विलोकन मेसर्स फ्रीश्मन प्रभु इंडिया (प्रा.) लि. यांच्या मार्फत करण्यात आले. साधारण सल्लागार व पुनर्विलोकन

सल्लागाराच्या शिफारशी व पडताळणीतील संयुक्तिक कारणांनुसार खालील घटकामुळे पूर्वीच्या ऑगस्ट २०१७ च्या अंदाजित खर्चात, फेब्रुवारी २०१८मध्ये सुधारणा/ वाढ सुचविली.

❖ अंदाजित खर्चातील बदलांची सर्वसाधारण सल्लागाराने दिलेली कारणे खालील प्रमाणे आहेत

- शुद्धीपत्रकामुळे अंदाजित रकमेत बदल
    - समुद्रभिंत आणि पुन:प्रापणाच्या पातळीत वाढ
    - रेइन्फोर्समेंटच्या करोजन (Reinforcement Corrosion)मजबुतीकरणमधील फेरफार
    - पर्जन्य जलवाहिन्यामध्ये फेरफार
    - कास्टिंग यार्डची किंमत
    - प्रोमिनेड व समुद्र भिंतीची मुंबई पुरातन वास्तू शिफारशीप्रमाणे फेरफार
    - पादचारी अंडरपास
    - युटीलिटी शिफ्टींग चार्जेस
    - ब्रिज डेक वॉटरप्रुफींग
    - तात्पुरत्या शोरिंगसाठी सेकंट पाईल्स
- काही बाबीचे पुनरावलोकन व अंतर्भूतता
    - मरिन पाईल्स (Marine piles)
    - कॉफर डॅम (Coffer Dam)
    - बोगदयाकरिता फायर प्रोटेक्शन आणि रिफ्लेक्टीव रंग
- खालील बदलामुळे वाढ
    - कर आकारणीतील बदलामुळे आणि ओव्हरहेड शुल्कांमधील बाजारपेठेचे कल
    - वस्तू आणि सेवा कर प्रभाव (GST)
    - ब्रिजसाठी ओव्हरहेड शुल्क
    - टीबीएमच्या खर्चापोटी चलनातील चढउतार
    - टीबीएम मशीनवर आयात शुल्क
    - टीबीएमचा प्रकार (ईपीबीएम ला स्लरीच्या प्रकाराने बदलले)
    - टीबीएमचा घसारा (Depreciation Cost)

साधारण सल्लागार मे. एईकॉम एशिया कं. लि यांनी या प्रकल्पासाठी येणाऱ्या खर्चाचे अंदाजपत्रक बनविले असून त्याचे पुनर्विलोकन मेसर्स फ्रीश्मन प्रभु इंडिया (प्रा.) लि. यांनी केले आहे. त्यानुसार अंदाजित किंमत खालील प्रमाणे आहे.

भाग	बांधकामाचा अंदाजित कंत्राट खर्च, ऑगस्ट २०१७ चा (कोटी रुपये)	शुद्धिपत्रकानुसार फेब्रुवारी २०१८ अंदाजित कंत्राट बांधकाम खर्चात सुधारणा (कोटी रुपये)
भाग १ – प्रियदर्शिनी पार्क ते बडोदा पॅलेस पर्यंत	२१६१.५३	३०३५.८७
भाग २ - बडोदा पॅलेस ते बांद्रा वरळी सागरी सेतूच्या वरळी बाजूपर्यंत	११४४.०९	१६६१.३९
भाग ४ - प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाणपूल ते प्रियदर्शिनी पार्क	१५१०.४१	२१५५.६२
एकूण सुधारित अंदाजित कंत्राट खर्च,	४८१६.०३	६८५२.८८

६.७.निविदा दस्त ऐवजांची छाननी: शुध्दीपत्रक क्र १० अन्वये भाग १ व भाग २ साठी आर्थिक बोली सह निविदा सादर करण्याचा अंतिम दिनांक १५.०३.२०१८ होता व लिफाफा 'अ' व लिफाफा 'ब' उघडण्याचा दिनांक १६.०३.२०१८ होता. त्यानुसार भाग १ व भाग २ चा तांत्रिक प्रस्ताव निविदा उघडण्यात आल्या. तसेच शुध्दीपत्रक क्र १२ अन्वये भाग ४ साठी आर्थिक बोलीसह निविदा तपास सूची, करार सादर करण्याचा अंतिम दिनांक २८.०३.२०१८ होता व लिफाफा 'अ' व लिफाफा 'ब' उघडण्याचा दिनांक २८.०३.२०१८ होता. त्यानुसार भाग ४ च्या तांत्रिक प्रस्ताव निविदा उघडण्यात आल्या.

भाग १, भाग २ व भाग ४ साठी निविदा प्राप्त झालेल्या निविदाकारांची माहिती खालील प्रमाणे आहे.

भाग	अनु क्र	निविदा सादर केलेल्या निविदाधारकांची नावे
भाग १	१	चायना गेझोबा ग्रुप कं. (चीन)/ सोमा (भारत) (संयुक्त उपक्रम)
	२	मे.एच.सी.सी. - एच.डी.सी. (संयुक्त भागीदार)
	३	लार्सन अँड टुब्रो लिमिटेड,
भाग २	१	चायना गेझोबा ग्रुप कं. (चीन)/ सोमा (भारत) (संयुक्त उपक्रम)
	२	मे.एच.सी.सी. - एच.डी.सी. (संयुक्त भागीदार)
	३	लार्सन अँड टुब्रो लिमिटेड,
भाग ४	१	लार्सन अँड टुब्रो लिमिटेड,
	२	ह्युंदाई इंजिनियरिंग (कोरिया गणराज्य)/ इंडो थाई डेव्हल्पमेंट सिमेंटेशन इंडिया (भारत)

भाग	अनु क्र	निविदा सादर केलेल्या निविदाधारकांची नावे
		(संयुक्त उपक्रम)

प्राप्त निविदांची छाननी करण्याची सर्व जबाबदारी मे. एईकॉम एशिया कं. लि. यांची आहे त्यामुळे सर्व प्राप्त झालेले दस्तऐवज में. ऐईकॉम एशिया प्रा. लि यांचेकडे छाननीसाठी अग्रेषित केले. निविदांचे मूल्यांकन प्रशासकीय आणि सर्वसाधारण घटक, रस्ता, पूल, संरक्षण भिंत, भरणी, विदयुत व यांत्रिकी (MEP) या विभागांमध्ये करण्यात आले. मे.एईकॉम एशिया कं.लि.यांनी बनविलेल्या छाननी अहवालाचे पुनर्विलोकन मेसर्स फ्रीश्मन प्रभु इंडिया (प्रा.) लि. यांच्या मार्फत करण्यात आले.

- **उप आयुक्त अभियांत्रिकी यांच्या अध्यक्षतेखाली ५ विभाग प्रमुखांसहित तांत्रिक पुनरावलोकन समिती गठीत.**

  मुंबई किनारी रस्ता प्रकल्पा अंतर्गत वेगवेगळी तांत्रिक स्थापत्य कामे अंतर्भुत असल्यामुळे उप आयुक्त (अभियांत्रिकी) यांच्या अध्यक्षतेखाली पाच विभाग प्रमुखांसहित सल्लागारांनी केलेल्या छाननीचे पुनरावलोकन करण्यासाठी 'पुनरावलोकन समिती' गठीत करण्यात आली.

- उप आयुक्त अभियांत्रिकी - अध्यक्ष

1. प्रमुख अभियंता (कोस्टल रस्ता) - सदस्य सचिव
2. प्रमुख अभियंता (रस्ता व वाहतूक) – सदस्य
3. प्रमुख अभियंता (एस.ओ.) – सदस्य
4. प्रमुख अभियंता (जी.एम.एल.आर.) – सदस्य
5. प्रमुख लेखापाल (वित्त) - सदस्य
6. मे. एईकॉम एशिया कं.लि. (जीसी) - निमंत्रित सदस्य
7. पुनर्विलोकन सल्लागार मेसर्स फ्रीश्मन प्रभु इंडिया **(प्रा.)**लि**.** - निमंत्रित सदस्य

पुनरावलोकन समितीचे कार्य :-

- सल्लागार मे.एईकॉम एशिया कं.लि. व मेसर्स फ्रीश्मन प्रभु इंडिया **(प्रा.)**लि**.** यांनी छाननी व पुनर्विलोकन केल्यानुसार प्रतिसादात्मक ठरविण्यासाठी दिलेल्या अहवालावर अभिप्राय देणे.
- प्रतिसादात्मकतेच्या तांत्रिक पुनरावलोकीत कारणांबाबत अभिप्राय देणे
- सल्लागारांच्या सुधारित अंदाजपत्रकाबाबतचे योग्य पुनरावलोकन करणे

- सल्लागारांनी सुचविलेल्या अंदाजपत्रकातील बदलांबाबत अभिप्राय देणे.

मे. एईकॉम एशिया कं. लि. यांनी बनविलेल्या छाननी अहवालानुसार व फ्रीश्मन प्रभु इंडिया (प्रा.) लि. यांनी पुनर्विलोकन केल्यानुसार, पुनरावलोकन समितीने वरील प्रमाणे सर्व सल्लागारांनी दिलेल्या अधिकृत कारणांची तपासणी करून उपरोक्त सुधारित अंदाजपत्रकास दि.१६.०८.२०१८ व दि.०५.०९.२०१८ रोजी झालेल्या बैठकीत मान्यता दिली.

पुनरावलोकन समितीच्या बैठकीमध्ये प्रतिसादात्मक ठरविण्यात आलेल्या कंत्राटदारांचा विचार करण्याची शिफारस समितीने केलेली आहे.

६.८ पात्र/ अपात्र निविदा: सल्लागारांनी छाननी केल्यानंतर, छाननी अंती खालील निविदाकार दुस-या टप्प्यात पात्र/ अपात्र ठरले**.** केंद्र शासनाच्या गृह खात्यांने चायना गेझोबा ग्रुप कं. (चीन) /सोमा (भारत) **(**संयुक्त उपक्रम**)** यांना सुरक्षेच्या कारणास्तव परवानगी प्रमाण पत्र नाकारले आहे,त्यामुळे निविदेतील तरतुदीनुसार ते या कामांसाठी अपात्र ठरले.

पात्र/ अपात्र निविदा धारकांचा तपशील खालील प्रमाणे आहे.

भाग	पात्र	अपात्र	अपात्रतेची कारणे
भाग १ - प्रियदर्शनी पार्क ते बडोदा पॅलेस	मे.एच.सी.सी. - एच.डी.सी. (संयुक्त भागीदार) लार्सन अँड टुब्रो लिमिटेड	चायना गेझोबा ग्रुप कं. (चीन)/ सोमा (भारत) (संयुक्त उपक्रम)	केंद्र शासनाच्या गृह खात्यांने चायना गेझोबा ग्रुप कं. (चीन)/ सोमा (भारत) (संयुक्त उपक्रम) यांना सुरक्षेच्या कारणास्तव परवानगी चे प्रमाण पत्र नाकारले आहे, त्यामुळे निविदेतील तरतुदीनुसार ते या कामांसाठी अपात्र ठरले.
भाग २ - बडोदा पॅलेस ते बांद्रा वरळी सागरीसेतूच्या वरळी बाजूपर्यंत	मे.एच.सी.सी. - एच.डी.सी. (संयुक्त भागीदार) लार्सन अँड टुब्रो लिमिटेड,	चायना गेझोबा ग्रुप कं. (चीन)/ सोमा (भारत) (संयुक्त उपक्रम)	केंद्र शासनाच्या गृह खात्यांने चायना गेझोबा ग्रुप कं. (चीन)/ सोमा (भारत) (संयुक्त उपक्रम) यांना सुरक्षेच्या कारणास्तव परवानगी चे प्रमाण पत्र नाकारले आहे, त्यामुळे निविदेतील तरतुदीनुसार ते या कामांसाठी अपात्र ठरले.
भाग ४ - प्रिंसेस स्ट्रीट	लार्सन अँड टुब्रो लिमिटेड,	नाही	नाही

भाग	पात्र	अपात्र	अपात्रतेची कारणे
उड्डाणपूल ते प्रियदर्शनी पार्क	ह्युंदाई इंजिनियरिंग (कोरिया गणराज्य)/ इंडो थाई डेव्हलपमेंट सिमेंटेशन इंडिया (भारत) (संयुक्त उपक्रम)		

७.० आर्थिक देकार: सर्वसाधारण सल्लागाराने, मे. एईकॉम एशिया कं. लि. यांनी कंत्राटदाराने सादर केलेल्या प्रस्ताव विनंती निविदेतील दस्तऐवजांचे मूल्यांकन व फ्रीश्मन प्रभु इंडिया (प्रा.) लि. यांनी पुनर्विलोकन केल्यानुसार गठीत पुनर्विलोकन समितीच्या बैठकीमध्ये प्रतिसादात्मक म्हणून शिफारस केलेल्या कंत्राटदारांचे आर्थिक देकाराचे 'क' लिफाफे भाग १ साठी दिनांक २१.०५.२०१८ रोजी, भाग २ साठी दिनांक १५.०५.२०१८ रोजी व भाग ४ साठी दिनांक १५.०६.२०१८ रोजी उघडण्यात आले. त्यानुसार प्राप्त निविदाकाराने भरलेली आर्थिक देकाराची माहिती खालील प्रमाणे आहे.

भाग	निविदाधारकांची नावे	अंदाजित रक्कम (रु कोटी मध्ये)	निविदाकाराने उद्धृत केलेली रक्कम (रु कोटी मध्ये)
भाग १	लार्सन अँड टुब्रो लिमिटेड	३०३५.८७	**३५२०.०० लघुत्तम (L1)**
	मे.एच.सी.सी. - एच.डी.सी. (संयुक्त भागीदार)		३९४९.०० व्दितीय (L2)
भाग २	मे.एच.सी.सी. - एच.डी.सी. (संयुक्त भागीदार)	१६६१.३९	**२२०६.०० लघुत्तम (L1)**
	लार्सन अँड टुब्रो लिमिटेड		२२७९.०० व्दितीय (L2)
भाग ४	लार्सन अँड टुब्रो लिमिटेड	२१५५.६२	**२९५३.४४ लघुत्तम (L1)**
	ह्युंदाई इंजिनियरिंग (कोरिया गणराज्य)/ इंडो थाई डेव्हलपमेंट सिमेंटेशन इंडिया (भारत) (संयुक्त उपक्रम)		३२८३.८७ व्दितीय (L2)

सल्लागार मे. एईकॉम एशिया कं. लि. यांनी देकाराची छाननी व मूल्यांकन (Finanacial Evaluation) केले त्याचे पुनर्विलोकन मेसर्स फ्रीश्मन प्रभु इंडिया (प्रा.) लि. यांच्या मार्फत करण्यात आले.

कंत्राटदारांनी उद्धत केलेल्या आर्थिक देकार हा सल्लागाराने सादर केलेल्या अंदाजित रकमेपेक्षा अधिक असल्यामुळे त्यांचेकडून दरविश्लेषण मागविण्यात आले. सल्लागाराने सादर केलेल्या सुधारित व पुनर्विलोकित अंदाजित रकमेपेक्षा उद्धत केलेल्या आर्थिक देकार अधिक असल्याने त्यांचेशी दरांचे पुनरावलोकन करण्याचे ठरविण्यात आले.

८.० निगोशिएशन समिती:

उप आयुक्त अभियांत्रिकी यांच्या अध्यक्षतेखाली ५ विभाग प्रमुखांसहित पुनरावलोकन समितीला निगोशिएशनचे सुद्धा काम देण्यात आले. त्यानुसार खालील निगोशिएशन समिती गठीत झाली. त्यात दोन सल्लागार सदस्यांचा समावेश होता.

- उप आयुक्त अभियांत्रिकी - अध्यक्ष

1. प्रमुख अभियंता (कोस्टल रस्ता) - सदस्य सचिव
2. प्रमुख अभियंता (रस्ता व वाहतूक) – सदस्य
3. प्रमुख अभियंता (एस.ओ.) – सदस्य
4. प्रमुख अभियंता (जी.एम.एल.आर.) – सदस्य
5. प्रमुख लेखापाल (वित्त)- सदस्य
6. मे. एईकॉम एशिया कं.लि. (जीसी)- सल्लागार सदस्य
7. पुनर्विलोकन सल्लागार मेसर्स फ्रीश्मन प्रभु इंडिया **(**प्रा.**)**लि**.** - सल्लागार सदस्य

निगोशिएशन समितीचे कार्य :-

मुंबई किनारी रस्ता प्रकल्पा अंतर्गत वेगवेगळी तांत्रिक स्थापत्य कामे अंतर्भुत असल्यामुळे उप आयुक्त (अभियांत्रिकी) यांच्या अध्यक्षतेखाली पाच विभाग प्रमुखांसहित निविदाकारांशी उदधृत केलेले दर रास्त आहेत किंवा नाही हे निश्चित कराण्यासाठी 'निगोशिएशन समिती' गठीत करण्यात आली. निगोशिएशन समीतीची खालील प्रमाणे कार्ये आहेत;

- कंत्राटदारांनी भरलेला आर्थिक देकार अंदाजित रकमेपेक्षा जास्त असल्याने उप आयुक्त अभियांत्रिकी यांच्या अध्यक्षतेखाली उद्धृत देकार रास्त असल्याबाबत विचार करणे व निश्चित करणे,
- अंदाज पत्रकात राहिलेल्या त्रुटीचा विचार करणे ,
- अंदाजित खर्च काढताना कंत्राटदारांनी धरलेल्या कार्यपद्धतीचा विचार करणे
- सल्लागारांनी अनुभवावरून गृहीत धरलेल्या कार्यपद्धतीचा विचार करणे

- कंत्राटदाराने उद्धृत केलेल्या खर्चाबाबतचे अभिप्राय देणे
- सल्लागारांच्या सल्ल्यानुसार सुधारीत देकारा बाबतचे अभिप्राय देणे.
- सल्लागारांच्या सल्ल्यानुसार देकारांचे आर्थिक मूल्यमापन करून सद्य:परिस्थितीनुसार निगोशिएशन करणे

९.० निगोशिएशन समितीचे अभिप्राय:

कंत्राटदारांनी उद्धृत केलेला आर्थिक देकार हे सल्लागाराने सादर केलेल्या अंदाजित रकमेपेक्षा अधिक असल्यामुळे निविदाकारांशी निगोशिएशन करण्यासाठी निगोशिएशन समितीची सभा दि १६.०८.२०१८ रोजी झाली. समितीसमोर सर्व साधारण सल्लागाराने सुधारित अंदाजपत्रकाचे कारणासहित सादरीकरण केले. समितेने नंतर निगोशिएशनसाठी निविदाकार लार्सन अँड टुब्रो लिमिटेड यांना भाग १ व भाग ४ साठी आणि मे.एच.सी.सी. - एच.डी.सी. (संयुक्त भागीदार) यांना भाग २ साठी बोलाविले असता त्यांनी दिलेल्या दर विश्लेषणाबाबत व अनुभवावरून गृहीत धरलेल्या कार्यपद्धतीबाबत सादरीकरण केले. समितीने निविदाकारांना त्यांनी उद्धृत केलेल्या दरासाठीचे समर्थन व सल्लागारांनी, निविदाकारांनी उद्धृत केलेल्या दराबाबत सखोल विश्लेषण पुढील सभेमध्ये करावे असे सुचविले.

निगोशिएशन समितीची दुसरी सभा दि ०५.०९.२०१८ रोजी घेण्यात आली. प्रथमतः सल्लागारांनी निविदाकारांच्या उद्धृत केलेल्या किंमतीचे सखोल विश्लेषण केल्यानंतर, तयार केलेल्या सुधारित अंदाजाचे पुनर्विलोकन केले. त्यानुसार त्यांनी खालील बाबींमुळे कंत्राटदाराने नमूद केलेला दर अधिक असण्याची शक्यता वर्तविली.

<u>भाग १, २ व ४ साठीचे सामायिक मुद्दे</u>

- सन २०१६-१७ व २०१७-१८ या मधील दरांची तफावत,
- परकीय दरामध्ये बदल (change in forex rate)
- सळयांच्या दरामधील वाढ(Steel Rates),
- इंधन दरामधील वाढ,(Fuel Prices)
- कंत्राटदारास प्राथमिक तयारीसाठी देण्यात येणा-या आगाऊ रकमेवरील व्याज (Interest on mobilisation advance),
- बॅकेचे हमीपत्र व विम्यासाठी लागणारा खर्च,
- कामगार उपकर, (Labour Cess)
- भरती ओहोटीच्या परिस्थिती मध्ये काम करण्याची जोखीम, तसेच मर्यादित भूगर्भाची माहिती, सागरामधील

दळणवळण्, संभावित न्यायालयीन हस्तक्षेप इत्यादिंची जोखीम.

भाग २ साठीचे मुद्दे

- माल चढविण्यासाठी लोडींग जेट्टीची व्यवस्था,
- भरती-ओहोटी क्षेत्रात शीट पाइल्स चा वापर,
- पुलावरील ओतीव काँक्रीट सेगमेंट्सचे लाँचिंग ट्रस,
- पर्यायी वाहतूक व्यवस्थेसाठी स्टीलच्या डेकचा उपयोग

भाग ४ साठीचे मुद्दे

- रुपयाच्या भावातील किमतीतील अंतर्देशीय चढ-उतार,
- टीबीएम वरील कस्टम ड्युटी ,
- क्रॉस पॅसेजेस,
- ऑटोमॅटिक स्प्रिंकलर,
- उत्खनन केलेल्या मातीची विल्हेवाट आणि भरणीसाठीच्या सामुग्रीची खरेदी/ संकलन,
- अतिरिक्त शोअरिंग व स्ट्रटींग,
- बोगद्यामध्ये रस्ता बनविण्यासाठीचे स्ट्रक्चर,
- पर्यायी वाहतूक व्यवस्थेसाठी स्टीलच्या डेकचा उपयोग

सल्लागाराने असे नमूद केले आहे की, हे काम आराखडे व बांधकाम (Design & Build) धर्तीवर असल्याने कंत्राटदारांना येणाऱ्या अडचणीं ही कंत्राटदारांची जोखीम व जबाबदारी आहे, कारण देशातील अशा प्रकारचा पहिलाच प्रकल्प असल्यामुळे अशा प्रकारच्या प्रकल्पातील भविष्यात येणाऱ्या जोखीमींचा अंदाज घेणे शक्य नाही. त्यामुळे त्यांनी सदर धोक्यांचा विचार करून धोक्यावर मात करण्यासाठीचा खर्च लक्षात घेऊन देकार दिला आहे. तसेच कामाच्या जागेवर प्रत्यक्ष साधनसामुग्री तैनात करण्यावर देकार आधारित असून सल्लागारांनी केवळ मनुष्यबळ आणि साधनसामुग्री यांच्या उत्पादकतेवर आधारित अंदाजपत्रक बनविले होते. त्यामुळे किंमतीमधील तफावत येणे अपेक्षित आहे. मुंबई महानगर प्रदेशात इतरत्र सुरु असलेल्या मोठया प्रकल्पाच्या निविदेमध्ये अशाच प्रकारे अंदाजित रक्कमेपेक्षा अधिक मूल्याच्या निविदा सादर झालेल्या आहेत. तसेच सल्लागाराने अंदाजपत्राकामध्ये गृहित धरलेल्या कार्यपद्धतीमध्ये व कंत्राटदाराने गृहित धरलेली कार्यपद्धती वेगळी आहे. सध्या मुंबईत तसेच इतरत्र सुरु असलेल्या अशाच मोठया विविध प्रकल्प कामामध्ये बहुतांश सर्वच मोठया कंत्राटी कंपन्या गुंतल्या असल्याने किनारी रस्ता प्रकल्प कामासाठी लागणारे मनुष्यबळ तसेच यंत्रसामुग्री यांची कंत्राट कामावर तैनात करण्यासाठीच्या

प्रचलित किंमतीत वाढ झालेली दिसून येते. तसेच विविध प्राधिकरणांच्या अटी व शर्तींचे पालन करण्यासाठी करावी लागणारी विविध कामे व त्यासाठीचा लागणा-या अतिरिक्त खर्चाचा विचार केला असेल.

समितीने प्रत्येक भागाच्या लघुत्तम निविदा रक्कम सादर केलेल्या कंत्राटदारांशी निगोशिएशन करून त्यांना देकार कमी करण्यासाठी सुचविले असता कंत्राटदारांनी खालील प्रमाणे सुधारित देकार सादर केले.

भाग	लघुत्तम निविदाधारकाचे नाव	लघुत्तम निविदाकाराने उद्धृत केलेली रक्कम (रु कोटी मध्ये)	निगोशिएशन नंतर सुधारित देकार रक्कम (रु कोटी मध्ये)
भाग १- प्रियदर्शिनी पार्क ते बडोदा पॅलेस	लार्सन अँड टुब्रो लिमिटेड	३५२०.००	३५०५.००
भाग २- बडोदा पॅलेस ते वांद्रेवरळी सागरी सेतूचे दक्षिणेकडील टोक	मे.एच.सी.सी. - एच.डी.सी. (संयुक्त भागीदार)	२२०६.००	२१२६.००
भाग ४- प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाण पूल ते प्रियदर्शिनी पार्क	लार्सन अँड टुब्रो लिमिटेड	२९५३.४४	२७९८.४४

सर्व साधारण सल्लागार मे. एईकॉम एशिया कं. लि. व पुनर्विलोकन सल्लागार मेसर्स फ्रीश्मन प्रभु इंडिया (प्रा.) लि. यांनी तयार केलेले मूळ अंदाजपत्रक व दरविश्लेषण प्रचलित अभियांत्रिकी नियमांनुसार योग्य असून अंदाजपत्रक सुधारित करण्यामागील कारणे संयुक्तिक आहेत व सुधारित दरविश्लेषण व त्यामागची कारणमीमांसा स्वीकारार्ह आहे. सुधारित देकार दोन्ही सल्लागारांनी सद्यःपरिस्थितनुसार योग्य असल्याचे नमूद केले आहे व त्यास त्यांनी समर्थनीय अहवाल दिलेला आहे. तसेच सुधारित देकार विचारात घ्यावा अशी शिफारस पुनरावलोकन समितीने केली आहे.

त्यास अनुसरून निगोशिएशन समितीने अंदाज पत्रकात राहिलेल्या त्रुटी व घटकांमुळे तसेच सल्लागाराने गृहीत धरलेली कार्यपद्धती व कंत्राटदाराने अनुभवावरून गृहीत धरलेली कार्यपद्धती मध्ये असलेल्या तफावतीमुळे सुधारित देकाराबाबत विचार करण्यास हरकत नाही असे मत बैठकीदरम्यान नोंदविले आहे.

- निगोशिएशन समितीने खालील कारणास्तव प्रस्ताव स्वीकारण्यास हरकत नसल्याचे मत दिले

❖ कंत्राटदाराने निगोशिएशनात मान्य केलेल्या खर्चाबाबत सर्वसाधारण सल्लागाराने व पुनर्विलोकन सल्लागार मेसर्स फ्रीश्मन प्रभु यांनी केलेल्या समर्थनाची कारणे

❖ मुंबई महानगरीय प्रदेशात मोठ्याप्रमाणातील महाप्रकल्पांचा सध्याचा कल (Mega projects going on in Mumbai Metropolitan Region)

❖ सध्यस्थितीत मुंबई महानगरीय प्रदेशात कामगारांची आणि सामुग्रीची उणीव (Difficiancy of Labours and material)

❖ खुल्या तंत्रज्ञानांवर व अंतिम डिलिव्हरेबलवर आधारित निविदा (Open technology and deliverable based contract)

❖ डिझाईन आणि बिल्ड कंत्राटनिविदाकारांनी कार्यपद्धती प्रस्तावित केल्यानंतर अंतिम अंदाजपत्रक (Design and Build based Contract Estimates)

❖ अंतिम अंदाजपत्रक हे निविदाकारांकडे असलेले तंत्रज्ञान, यंत्रसामग्री व अन्तर्गत विशिष्ठ ज्ञानाची सुविधा इत्यादींच्या तुलनांवर आधारित. (Final Estimates based on methodology and technology with design)

❖ उपलब्ध साधन संपत्तीची मागणी, पुरवठा आणि दर विश्लेषणाची तुलना प्रचलित बाजारभावाशी केल्यानंतरच वास्तविक अंदाजपत्रक स्थापित (Demand of Available source of Material and Supply)

❖ **सदर महाप्रकल्पाच्या उद्धृत खर्चात कुठलाही फेरफार करण्याची तरतूद/ मुभा नाही**.

त्यानुसार एकूण मूल्यमापना अंती अंदाजित अद्ययावत आणि निगोशिएशनात मान्य केलेल्या सुधारित खर्चाचा तपशील खालील प्रमाणे (रु.कोटी मध्ये);(These are final estimated and quoted cost)

कामाचे नाव	सल्लागारांच्या मूल्यमापना अंती अद्ययावत अंदाजित खर्च	कंत्राटदाराने निगोशिएशनात मान्य केलेले सुधारित मूल्य	% वाढ
भाग I प्रियदर्शिनी पार्क ते बडोदा पॅलेस पर्यंत	३४३८.३५	३५०५.००	१.९४
भाग II बडोदा पॅलेस ते वरळी बाजूकडील वांद्रे वरळी सागरी सेतू पर्यंत	१८९२.३२	२१२६.००	१२.३५

भाग IV प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाणपूल ते प्रियदर्शिनी पार्क पर्यंत	२५३४.१५	२७९८.४४	१०.४३

१०. प्रकल्पाच्या किमतीतील फेरफार:

सदर महाप्रकल्पाच्या उद्धृत खर्चात कुठलाही फेरफार करण्याची तरतूद/ मुभा नाही. कंत्राटदारांचे देकार उघडण्यापूर्वी प्रस्ताव निविदेची तांत्रिक पडताळणी करताना प्रत्येक कंत्राटदाराकडून लेखी हमी घेण्यात आलेली आहे कि उपभोगत्याच्या गरजेप्रमाणे नमूद केल्याप्रमाणे उद्धृत केलेल्या किमतीतच त्याने काम करायचे आहे. सर्व अनपेक्षित जोखीम ही पूर्णतः कंत्रादाराची आहे. सदर प्रकल्पात जर उपभोगत्याने एम्प्लॉयर रिक्वायरमेंट मध्ये मूळ निविदेच्या कामाच्या स्वरूपात काही बदल की ज्यामुळे कंत्रादारास अतिरिक्त खर्च येऊ शकेल, अशाच प्रकरणात उपभोगत्याच्या संमतीने उद्धृत खर्चात फेरफार अनुज्ञेय असू शकतात. अन्यथा कंत्रादारास त्याने उद्धृत केलेल्या खर्चात काम पूर्ण करून देणे क्रमप्राप्त आहे. कंत्रादाराने काम पूर्ण करून देण्याचे कायदेशीर बंधन असल्याची लेखी हमी निविदा प्रक्रियेदरम्यान घेण्यात आलेली आहे. त्यामुळे शक्यतोवर ह्या प्रकल्पाच्या उद्धृत किमतीत फेरफार सध्या अपेक्षित नाही.

११. प्रस्ताव:

लघुत्तम निविदाकारांच्या अनुभवाची माहिती परिशिष्ट ' अ ' मध्ये दिलेली आहे. साधारण सल्लागार मैं. एईकॉम एशिया कं लि. व पुनर्विलोकन सल्लागार मेसर्स फ्रीश्मन प्रभु इंडिया (प्रा.) लि. यांच्या शिफारशींनुसार आणि निगोशिएशन समितीच्या अहवालातील निष्कर्षानुसार तसेच कंत्राटदारांनी त्यांच्या उद्धृत किंमतीवर दिलेली सूट लक्षात घेता खालील लघुत्तम मूल्यांकित प्रतिसादात्मक निविदाकार यांची निविदा स्वीकृतीसाठी शिफारस करण्यात येत आहे.

१२. आर्थिक तरतूद: उपरोक्त कामावर होणारा खर्च खालील लेखा शिर्षकांमधून भागविण्यात येईल. सदर कामाचे अधिदान पूर्णतः भारतीय चलनात करण्यात येणार आहे.

भांडवली कामे अर्थसंकल्प २०१८-१९	
कार्य करणारे खाते	मुंबई किनारी रस्ता प्रकल्प
निधी संकेतांक	११
खाते संकेतांक	२२
कार्य संकेतांक	२२१०००००००००
लेखा संकेतांक	५०२२०००००१
कॉस्ट सेंटर	१०००२२००००

अर्थसंकल्पीय तरतूद	रु. १५०० कोटी

तसेच आवश्यक ती तरतूद पूढील अर्थसंकल्पीय वर्षात पायाभूत सुविधा खर्चांतर्गत करण्यात येईल.

१३. शिफारस केलेल्या लघुत्तम मूल्यांकित प्रतिसादात्मक निविदाकार यांच्या सुधारित देकारावर आधारित कामाची तपशीलवार अंदाजित रक्कम खाली दर्शविल्याप्रमाणे आहे.

अ. क्र.	विषय	**भाग १:** प्रियदर्शिनी पार्क ते बडोदा पॅलेस	**भाग २:** बडोदा पॅलेस ते वांद्रेवरळी सागरी सेतूचे दक्षिणेकडील टोक	**भाग ४:** प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाण पूल ते प्रियदर्शिनी पार्क
१	कंत्राटदाराचे नाव	लार्सन अँड टुब्रो लि.,	एच.सी.सी.- एच.डी.सी. (संयुक्त उपक्रम)	लार्सन अँड टुब्रो लि.,
२	कंत्राटदाराने सुट दिल्यानंतरची रक्कम	३,५०५,००,००,०००	२,१२६,००,००,०००	२,७९८,४४,००,०००
३	४ % भौतिक सादिलवार, (अ. क्र.२ वर)	१४०,२०,००,०००	८५,०४,००,०००	१११,९३,७६,०००
४	उपराशी (अ. क्र.२+३)	३,६४५,२०,००,०००	२,२११,०४,००,०००	२,९१०,३७,७६,०००
५	२० % किंमत सादिलवार (अ. क्र.४ वर)	७२९,०४,००,०००	४४२,२०,८०,०००	५८२,०७,५५,२००
६	एकूण (क्र.४+५) **(करार किंमत)**	४,३७४,२४,००,०००	२,६५३,२४,८०,०००	३,४९२,४५,३१,२००
७	अधिक १० % पर्यवेक्षण आकार (अ. क्र.४ वर)	३६४,५२,००,०००	२२१,१०,४०,०००	२९१,०३,७७,६००
८	अधिक ८ % जल आकार, (अ. क्र.४ वर)	२९१,६१,६०,०००	१७६,८८,३२,०००	२३२,८३,०२,०८०
९	अधिक ४ % मलनि:सारण आकार, (अ. क्र.४ वर)	१४५,८०,८०,०००	८८,४४,१६,०००	११६,४१,५१,०४०
१०	उपराशी(अ. क्र.६+७+८+९)	५,१७६,१८,४०,०००	३,१३९,६७,६८,०००	४,१३२,७३,६१,९२०
११	अधिक १ % अज्ञात उपयोगिता सेवा हलविणेसाठी तरतुद, (अ. क्र.४ वर)	३,६४५,२०,०००	२,२११,०४,०००	२,९१०,३७,७६०

अ. क्र.	विषय	**भाग १:** प्रियदर्शिनी पार्क ते बडोदा पॅलेस	**भाग २:** बडोदा पॅलेस ते वांद्रेवरळी सागरी सेतूचे दक्षिणेकडील टोक	**भाग ४:** प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाण पूल ते प्रियदर्शिनी पार्क
१२	अधिक २ % पर्यावरण व वन मंत्रालयाने सुचविल्यानुसार सागरी किनारी असलेल्या वनस्पती व प्राणी जीवनातील विविधता जतन करण्यासाठी, (अ. क्र.४ वर)	७२,९०,४०,०००	४,४२२,०८,०००	५,८२०,७५,५२०
१३	अधिक पर्यावरण व वन मंत्रालयाने सुचविल्यानुसार फुलपाखरु उदयान बनविण्यासाठी ठोक तरतूद	५, ००,००,०००	५, ००,००,०००	०
१४	एकूण भागा प्रमाणे खर्च	५,२९०,५४,००,०००	३,२११,००,८०,०००	४,२२०,०४,७५,२००
१५	एकूण प्रकल्प खर्च	१२,७२१,५९,५५,२००		

टीप:- बांधकामाचा खर्च (Constructon Cost) म्हणजे प्रत्यक्ष बांधकामास लागणारा खर्च व प्रकल्प खर्च (Total Project Cost) म्हणजे बांधकाम खर्चासहित लागणारा इतर खर्च ज्यामध्ये किमतीतील सादिलवार, इतर संस्थांना द्यावयाची रक्कम, उपयुक्तता सेवांसाठी व आकस्मित खर्च इत्यादी मिळून एकूण खर्च.

शिफारस केलेल्या लघुत्तम मूल्यांकित प्रतिसादात्मक निविदाकार यांच्या सुधारित देकारावर आधारित तपशीलवार दर्शविल्याप्रमाणे अंदाजित खर्चास प्रकल्प आराखडयास स्थापत्य समिती (शहर) / महानगरपालिका यांच्या प्रशासकीय मान्यतेची आवश्यकता आहे. शिफारस केलेल्या निविदावर आधारित सोबत जोडलेल्या परिशिष्ट 'ब' येथे नमूद केलेल्या आराखडयास व परिच्छेद १३ मधील अ.क्रं. १५ येथे तपशिलवार दर्शविलेल्या नुसार शिफारस केलेल्या निविदेवर आधारित एकूण प्रकल्प खर्च १२,७२१,५९,५५,२००/- इतक्या तपशिलवार अंदाजास स्थापत्य समिती (शहर) यांची प्रशासकीय मान्यता मिळावी अशी विनंती करण्यात येत आहे.

१४. शिफारस प्राप्त निविदेवर आधारित असलेल्या सविस्तर अंदाज व आराखड्यास स्थापत्य समिती (शहर) / महानगरपालिका यांची प्रशासकीय मान्यता मिळण्यासापेक्ष, मी आता मुंबई महानगरपालिका अधिनियम १८८८ च्या (अदययावत सुधारित) च्या कलम ६९ (क) अन्वये

(अ) मुंबई किनारी रस्ता प्रकल्पासाठी, भाग १:प्रियदर्शिनी पार्क ते बडोदा पॅलेस या कामासाठी

रु.४,३७४,२४,००,०००/- एवढया कंत्राट किंमतीचा (परिच्छेद क्र. १३ मधील '६' मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे) शिफारस प्राप्त कंत्राटदार लार्सन अँड टुब्रो लिमिटेड, यांच्याशी स्वतंत्र कंत्राट करार करण्यासाठी स्थायी समितीची मंजुरी मिळावी अशी विनंती करतो.

(ब) मुंबई किनारी रस्ता प्रकल्पासाठी, भाग २: बडोदा पॅलेस ते वांद्रे वरळी सागरी सेतूचे दक्षिणेकडील टोकापर्यंतच्या कामासाठी रु. २,६५३,२४,८०,०००/- एवढया कंत्राट किंमतीचा (परिच्छेद क्र. १३ मधील '६' मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे) शिफारस प्राप्त कंत्राटदार मे.एच.सी.सी. - एच.डी.सी. संयुक्त भागीदार यांच्याशी स्वतंत्र कंत्राट करार करण्यासाठी स्थायी समितीची मंजुरी मिळावी अशी विनंती करतो.

(क) मुंबई किनारी रस्ता प्रकल्पासाठी, भाग ४-प्रिन्सेस स्ट्रीट उड्डाण पूल ते प्रियदर्शनी पार्क या कामासाठी रु. ३,४९२,४५,३१,२००/- एवढया कंत्राट किंमतीचा (परिच्छेद क्र. १३ मधील '६' मध्ये दर्शविल्याप्रमाणे) शिफारस प्राप्त कंत्राटदार लार्सन अँड टुब्रो लिमिटेड यांच्याशी स्वतंत्र कंत्राट करार करण्यासाठी स्थायी समितीची मंजुरी मिळावी अशी विनंती करतो.

१५. सल्लागार मे. एईकॉम एशिया कं.लि.यांनी तीनही भागांसाठी सादर झालेल्या देकारांची निविदा बोली क्षमता, छाननी व मूल्यांकन (Finanacial Evaluation) केले. त्याचे पुनर्विलोकन मेसर्स फ्रीश्मन प्रभु इंडिया (प्रा.) लि. यांच्या मार्फत करण्यात आले.

एच.सी.सी.- एच.डी.सी.(संयुक्त उपक्रम) यांची निविदा भाग २ - बडोदा पॅलेस ते वांद्रेवरळी सागरी सेतूचे दक्षिणेकडील टोक यांमध्ये लघुत्तम आहे. यांची निविदा बोली क्षमता रु ५३९.३० कोटी आवश्यक आहे. एच.सी.सी.- एच.डी.सी.(संयुक्त उपक्रम) यांची निविदा बोली क्षमता रु ९४४०.४३ कोटी आहे. त्यामुळे एच.सी.सी.- एच.डी.सी. (संयुक्त उपक्रम) कामासाठी पात्र आहेत.

लार्सन अँड टुब्रो लि., भाग १- प्रियदर्शिनी पार्क ते बडोदा पॅलेस आणि भाग ४ -प्रिन्सेस स्ट्रीट उड्डाण पूल ते प्रियदर्शिनी पार्क,यांमध्ये लघुत्तम आहेत. निविदेतील वित्तीय तरतुदीनुसार दोन्ही कामासाठी लागणारी निविदा बोली क्षमता रु १६१०.८० कोटी आवश्यक आहे. लार्सन अँड टुब्रो लि.,यांची निविदा बोली क्षमता रु ३६०००.६० कोटी आहे. त्यामुळे लार्सन अँड टुब्रो लिमिटेड. हे एकत्रितरित्या दोन्ही कामासाठी पात्र आहेत.

१६. चालू आर्थिक वर्षांनंतर दायित्व स्विकारण्यासाठी मुंबई महानगरपालिका अधिनियम १८८८च्या कलम ६७(ब) अन्वये आवश्यक असणारी महानगरपालिकेची सर्वसाधारण मंजुरी हया अगोदर म्हणजे महानगरपालिकेच्या दि. ८ जानेवारी १९७६ चा ठराव क्र. १४०० अन्वये घेण्यात आलेली आहे.

१७. सदर तिनही भागांचे काम पूर्ण करण्याचा कालावधी पावसाळयासहित ४८ (अठ्ठेचाळीस) महिने निश्चित करण्यात आला आहे. तसेच सदर कामासाठी दोष दायित्व कालावधी २४ (चोवीस) महिन्यांचा निश्चित करण्यात आला आहे.

१८. मुंबई महानगरपालिका अधिनियम १८८८ अद्ययावत सुधारितच्या कलम ६९(क) च्या परंतुकान्वये सदर प्रस्ताव महापालिका चिटणीसांकडे प्राप्त झाल्यानंतर स्थायी समितीच्या लगतच घेण्यात आलेल्या सभेच्या दिनांकापासून ३० दिवसांच्या आत स्थायी समितीने सदर प्रस्ताव निकालात काढला नाही तर अशा प्रस्तावास स्थायी समितीने पूर्व मंजुरी दिली आहे असे समजण्यात येईल.

१९. परिशिष्ट 'अ'सोबत जोडलेले आहे.

२०. भाग १- प्रियदर्शिनी पार्क ते बडोदा पॅलेस व भाग २-बडोदा पॅलेस ते वांद्रेवरळी सागरी सेतू (दक्षिणेकडील टोक) साठी निविदेची विधिग्राहयता दि.१०.०९.२०१८ पर्यंत होती. निविदेची विधिग्राहयता दि.१०-११-२०१८ पर्यंत वाढविण्यात आलेली आहे व भाग ४-प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाण पूल ते प्रियदर्शनी पार्कसाठी निविदेची विधिग्राहयता दि. २३.०९.२०१८ पर्यंत होती. निविदेची विधिग्राहयता दि.२३-११-२०१८ पर्यंत वाढविण्यात आलेली आहे.

२१. सदर प्रस्ताव स्थायी समिती व स्थापत्य समिती(शहर)/ महानगरपालिका यांच्यापुढे एकाचवेळी मंजुरीसाठी ठेवण्यात यावा.

२२. या पत्राची प्रत स्थायी समिती आणि स्थापत्य समिती (शहर) यांना स्वतंत्रपणे पाठविण्यात येत आहे.

२३. सदरचे कामकाज तातडीचे समजण्यात यावे.

सही/- १९.०९.२०१८
मा.महानगरपालिका आयुक्त यांजकरिता

परिशिष्ट 'अ'

आंतराष्ट्रीय निविदा दस्तऐवजांप्रमाणे लघुत्तम निविदाकारांच्या अनुभवाची माहिती

भाग १: प्रियदर्शनी पार्क ते बडोदा पॅलेस

निविदाधारक: एल अँड टी ईसीसी डिव्हीजन (भारत)

अ. क्रं.	घटक	प्रकल्पाची माहिती
१	महामार्ग	राष्ट्रीय महामार्ग विकास महामंडळ (NHDP) फेज – III- अंतर्गत राजस्थान राज्यातील राष्ट्रीय महामार्ग-१४ च्या बेवार-पाली पिंडवारा विभागामधील २४४.१२ किमीचा रस्ता बांधणे.
२	संरक्षक भिंत	अ) पीटीए-१० हाजीरा येथे कार्यस्थळ विकासासाठी-२.०५ किमीची किनारा संरक्षण संबंधीची कामे. ब) तामिळनाडूमधील कट्टूपल्ली येथे कट्टूपल्ली शिपयार्ड आणि पोर्ट सुविधा बांधणी (३.९७ किमी).
३	भरणी	तामिळनाडूमधील कट्टूपल्ली येथे कट्टूपल्ली शिपयार्ड आणि पोर्ट बांधणे (४३९ हेक्टर आणि ६.३ दशलक्ष घनमीटर).
४	उड्डाणपूल	अ) ईपीसी अंतर्गत राष्ट्रीय महामार्ग क्रमांक 8 वडोदरा - सुरत विभागातील १९२.०० ते १९८.०० किमी पर्यंत गुजरात राज्यातील नर्मदा नदीवरील -१.३४४ किमीचा सहा मार्गिका केबल स्टे पूलासह नविन चार मार्गिका बांधणे. ब) उत्तर प्रदेश राज्यातील विभाग उन्नाव ते लखनौ द्रूतगती महामार्गाचा (ग्रीन फील्ड) विकास करणे [ch.२३६.५००किमी ते २९९.५८८ किमीपर्यंत] व ३४५मीटरचा उड्डाणपूल बांधणे. क) महाराष्ट्र राज्यातील एनएचडीपी भाग -३ अंतर्गत डीबीएफओटी आधारीत राष्ट्रीय महामार्ग -३ वरील सहा मार्गिका पिंपळगाव नाशिक गोंडे विभाग मधील ३८० किमी ते ४४० किमी पर्यंत रस्ता व २०६ मीटर चा उड्डाणपूल बांधणे. ड) राष्ट्रीय महामार्ग विकास महामंडळ (NHDP)फेज – III- अंतर्गत राजस्थान राज्यातील राष्ट्रीय महामार्ग-१४ च्या बेवार-पाली पिंडवारा विभागामधील २.०२३ 3 किमीचे उड्डाणपूल बांधणे. इ) महाराष्ट्र राज्यातील एनएचडीपी भाग -४६ अंतर्गत डीबीएफओटी आधारीत राष्ट्रीय महामार्ग -५ वरील कृष्णगिरी विभाग मधील (०.००० किमी ते १४८.३० किमी पर्यंत) ६ मार्गिका रस्ता व ७८६ मीटरचे उड्डाणपूल बांधणे.
५	आंतरबदल	अल अतैयभ उड्डाणपूल व आंतरबदलाचे आराखडा व बांधणी.

भाग २: बडोदा पॅलेस ते वांद्रेवरळी सागरी सेतूचे दक्षिणेकडील टोक

निविदाधारक: एचसीसी (भारत)/ ह्युंदाई डेव्हल्पमेंट कं. (कोरिया गणराज्य) (संयुक्त भागीदार)

अ. क्रं.	घटक	भागीदार	प्रकल्पाची माहिती
१	महामार्ग	हिंदुस्तान कन्स्ट्रक्शन कंपनी	पश्चिम बंगालमधील फरक्का राईगंज येथे एनएचडीपी फेज-3 अंतर्गत डिझाईन, बिल्ड, फायनान्स, ऑपरेट आणि ट्रान्सफर तत्वावर २९५.०० किमी पासून ते ३९८.०० किमीपर्यंत महामार्गाचे चौपदरीकरण.
२	संरक्षक भिंत	ह्युंदाई डेव्हलपमेंट कंपनी	अ) ग्वांग्यॅंग पोर्ट फेज -३ ड्रेजिंग करुन तात्पुरत्या स्वरुपाच्या पाणी अडवून ठेवणा-या बंधा-याचे (रबल माउंड ब्रेकवॉटर) बांधकाम करणे. ब) प्यांगटेक/डांगजिन इनर हार्बर ईस्ट पियर (१,२,३,) साठी खाजगी गुंतवणूक प्रकल्प अंतर्गत बर्थिंग सुविधेकरिता समुद्र भिंत बांधणे. क) गन्सन ड्राय डॉक अड अंतर्गत समुद्र भिंत बांधणे.
३	भरणी	ह्युंदाई डेव्हलपमेंट कंपनी	अ) फेज २-३ प्रकल्प, कंटेनर टर्मिनलसाठी (४ बर्थ), बुसान येथे खाजगी प्रकल्प गुंतवणूक अंतर्गत भरणी करणे ब) प्यॉगटेक डांगजिन इनर हार्बर ईस्टपियर (१,२,३) साठी खाजगी प्रकल्प गुंतवणूक अंतर्गत भरणी करणे. क) गन्सन ड्राय डॉक अन्ड अंतर्गत समुद्र भिंत बांधून भरणी करणे.
४	उड्डाणपूल	ह्युंदाई डेव्हलपमेंट कंपनी	अ) बुसान हार्बर ब्रीज खाजगी गुंतवणूक प्रकल्प अंतर्गत सहा मार्गिकेच्या पूलाचे बांधकाम करणे. ब) सिऊल – चिनशॉग एक्सप्रेस वे अंतर्गत सहा मार्गिकेच्या पूलाचे बांधकाम करणे. (टप्पा -१) क) सिऊल – चिनशॉग एक्सप्रेस वे अंतर्गत सहा मार्गिकेच्या पूलाचे बांधकाम करणे. (टप्पा - ७) ड) सिऊल – चिनशॉग एक्सप्रेस वे अंतर्गत सहा मार्गिकेच्या पूलाचे बांधकाम करणे. (टप्पा - ६)
५	आंतरबदल	हिंदुस्तान कन्स्ट्रक्शन कंपनी	दिल्ली-हरियाणा राज्यातील दिल्ली-आग्रा महामार्गावर एन एच -२ च्या अंतर्गत ६ मार्गिका एलिव्हेटेड हायवेचे साखळी क्रं. १६.०० किमी ते २०.५० किमीवर डिझाईन, इंजिनियरिंग तत्वावर आंतरबदलाचे बांधकाम करणे.

भाग ४: प्रिंसेस स्ट्रीट उड्डाण पूल ते प्रियदर्शनी पार्क

निविदाधारक: एल अँड टी ईसीसी डिव्हीजन (भारत)

अ. क्रं.	घटक	प्रकल्पाची माहिती
१	संरक्षक भिंत	तामिळनाडूमधील कट्टूपल्ली येथे कट्टूपल्ली शिपयार्ड आणि पोर्ट सुविधा बांधणे (३.९७ किमी)
२	भरणी	तामिळनाडूमधील कट्टूपल्ली येथे कट्टूपल्ली शिपयार्ड आणि पोर्ट बांधणे (४३९ हेक्टर आणि ६.३ दशलक्ष घनमीटर)
३	बोगदा	अ) राष्ट्रीय महामार्ग विकास महामंडळ (NHDP)फेज – III- अंतर्गत राजस्थान राज्यातील राष्ट्रीय महामार्ग-१४ च्या बेवार-पाली पिंडवारा विभागामध्ये ०.६१६ किमी चा बोगदा बांधणे. भारतातील विविध मेट्रो प्रकल्पा अंतर्गत केलेली बोगदयांची कामे ब) करार एएमइआयसी5 –०.५२७ किमी क) करार बीसीआय 8 – ०.५३३ किमी ड) करार सीसी ०५ –१.०२१ किमी इ) करार सीएमसी1 –१.४३८ किमी फ) करार सीसी २७ – २.५७७ किमी ग) चेन्नई मेट्रो युएए ०४ – १.७०६ किमी ह) डीएमआरसी सीसी -५ - २.१८८ किमी.

सही/- १९.०९.२०१८

प्रमुख   अभियंता (किनारी रस्ता)

परिशिष्ट 'ब'

अ.क्रं.	आराखडयाचे नाव	दिनांक	क्रमांक
१	हॉरीझॉन्टल अलाइनमेंट फ्रॉम चेनेज ५+९०० ते ९+७२०	१४.०७.२०१७	एमसीआर १-जीसीसी-४०१-टीडी-१००००१
२	लेआऊट प्लॅन अमरसन गार्डन इंटरचेन्ज	१२/०६/२०१७	एमसीआर १-जीसीसी-४०१-टीडी-१००००९
३	लेआऊट प्लॅन हाजी अली इंटरचेन्ज (साऊथ)	१३/०७/२०१७	एमसीआर १-जीसीसी-४०१-टीडी-१०००२०
४	हॉरीझॉन्टल अलाइनमेंट फ्रॉम चेनेज ९ + ७२० ते १२ + ४३०	२०/०६/२०१७	एमसीआर २-जीसीसी-४०१-टीडी-२००००१
५	लेआऊट प्लॅन बी.डब्लू.एस.एल वरळी इंटरचेन्ज	११/०७/२०१७	एमसीआर २-जीसीसी-४०१-टीडी-२०००२०
६	हॉरीझॉन्टल अलाइनमेंट फ्रॉम चेनेज १ + ९७५ ते ५+ ९००	२६/०६/२०१७	एमसीआर ४-जीसीसी-४०१-टीडी-४००००१

सही/- १९.०९.२०१८

प्रमुख अभियंता (किनारी रस्ता)