लोकलेखा समिती

(२०१७-२०१८)

(तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा)

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१५-२०१६ च्या
स्थानिक संस्था अहवालामधील नगरविकास विभागाशी संबंधित (परिच्छेद क्रमांक ४.३) यावरील

बासष्ठावा अहवाल

सत्यमेव जयते

(हा अहवाल विधानसभा/विधानपरिषद सभागृहास
दिनांक २ जुलै, २०१९ रोजी सादर करण्यात आला.)

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय
विधान भवन, मुंबई/नागपूर
जून/जुलै, २०१९

लोकलेखा समिती

(२०१७-२०१८)

(तेरावी महाराष्ट्र विधानसभा)

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१५-२०१६ च्या

स्थानिक संस्था अहवालामधील नगरविकास विभागाशी संबंधित (परिच्छेद क्रमांक ४.३) यावरील

बासष्ठावा अहवाल

लोकलेखा समिती
२०१७-२०१८

समिती प्रमुख :

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स.

सदस्य :

(२) श्री. शिवाजीराव नाईक, वि.स.स.

(३) श्री. नानाजी शामकुळे, वि.स.स.

(४) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.

(५) श्री. सुधाकर देशमुख, वि.स.स.

(६) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(७) श्री. अतुल भातखळकर, वि.स.स.

* (८) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(९) डॉ. सुनिल देशमुख, वि.स.स.

** (१०) श्री. प्रशांत ठाकूर, वि.स.स.

(१०अ) ॲड. पराग अळवणी, वि.स.स.

(११) श्री. संजय केळकर, वि.स.स.

*** (१२) श्री. सुरेश ऊर्फ बाळुभाऊ धानोरकर, वि.स.स.

(१३) श्री. अजय चौधरी, वि.स.स.

(१४) श्री. शंभुराज देसाई, वि.स.स.

(१५) श्री. सत्यजीत पाटील-सरुडकर, वि.स.स.

(१६) श्री. अब्दुल सत्तार अब्दुल नबी, वि.स.स.

(१७) प्रा. विरेंद्र जगताप, वि.स.स.

(१८) श्री. दिलीप वळसे-पाटील, वि.स.स.

(१९) श्री. जयंत पाटील, वि.स.स.

(२०) श्री. राजेश टोपे, वि.स.स.

**** (२१) श्री. विजय ऊर्फ भाई गिरकर, वि.प.स.

(२२) श्री. रविंद्र फाटक, वि.प.स.

***** (२३) श्री. हेमंत टकले, वि.प.स.

(२३अ) श्री. विक्रम काळे, वि.प.स.

****** (२४) श्री. अमरसिंह पंडित, वि.प.स.

(२५) श्री. अशोक ऊर्फ भाई जगताप, वि.प.स.

******* (२६) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

निमंत्रित :

******** (२७) श्री. प्रसाद लाड, वि.प.स.

********* (२८) श्री. रामदास आंबटकर, वि.प.स.

सदरहू समिती दिनांक २४ ऑगस्ट, २०१७ रोजी विधानसभा व दिनांक ६ सप्टेंबर, २०१७ रोजी विधानपरिषद सदस्यांच्या नामनिर्देशनाद्वारे गठित करण्यात आली.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्री. जितेंद्र भोळे, सचिव (का.).

(२) श्री. यु. के. चव्हाण, सचिव (EM).

(३) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव.

(४) श्री. अ. चां. कोल्हे, उप सचिव तथा नि.अ.

(५) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव.

(६) श्री. विनोद राठोड, कक्ष अधिकारी.

(७) श्री. रवींद्र म. मेस्त्री, कक्ष अधिकारी.

* **श्री. योगेश सागर, वि.स.स. यांचा दिनांक १६ जून, २०१९ रोजी राज्यमंत्री म्हणून मंत्रीमंडळात समावेश झाल्याने सदर जागा रिक्त आहे.**

** **श्री. प्रशांत ठाकूर, वि.स.स. यांनी आपल्या समिती सदस्य पदाचा राजीनामा दिल्याने रिक्त झालेल्या जागेवर ॲड. पराग अळवणी, वि.स.स. यांची मा.अध्यक्ष, महाराष्ट्र विधानसभा यांनी दिनांक १४ फेब्रुवारी, २०१९ रोजी समिती सदस्य म्हणून नामनियुक्ती केली.**

*** **श्री. सुरेश ऊर्फ बाळू धानोरकर, वि.स.स. यांनी दिनांक २२ मार्च, २०१९ रोजी आपल्या सदस्य पदाचा राजीनामा दिल्यामुळे सदर जागा रिक्त आहे.**

**** **श्री. विजय ऊर्फ भाई गिरकर, वि.प.स यांची दिनांक २७ जुलै, २०१८ रोजी विधानपरिषदेच्या सदस्यत्वाची मुदत संपल्यामुळे रिक्त झालेल्या जागेवर मा. सभापती, विधानपरिषद यांनी श्री. विजय ऊर्फ भाई गिरकर, वि.प.स यांची पुन्हा दिनांक ५ सप्टेंबर, २०१८ रोजी समिती सदस्य म्हणून नामनियुक्ती केली.**

***** **श्री. हेमंत टकले, वि.प.स. यांनी आपल्या समिती सदस्य पदाचा राजीनामा दिल्याने रिक्त झालेल्या जागेवर श्री. विक्रम काळे, वि.प.स. यांची मा.सभापती, महाराष्ट्र विधानपरिषद यांनी दिनांक १९ डिसेंबर, २०१७ रोजी समिती सदस्य म्हणून नामनियुक्ती केली.**

****** **श्री. अमरसिंह पंडित, वि.प.स. यांची दिनांक २७ जुलै, २०१८ रोजी विधानपरिषदेच्या सदस्यत्वाची मुदत संपल्यामुळे सदर जागा रिक्त झाली.**

******* **श्री. जयंत पाटील, वि.प.स. यांची मा. सभापती, विधानपरिषद यांनी निमंत्रित समिती सदस्य म्हणून दिनांक ६ सप्टेंबर, २०१७ रोजी नामनियुक्ती केली होती. दिनांक २७ जुलै, २०१८ रोजी विधानपरिषदेच्या सदस्यत्वाची मुदत संपल्यामुळे त्यांची निमंत्रित समिती सदस्यत्वाची नियुक्ती संपुष्टात आली होती. ते विधानपरिषद सदस्य म्हणून पुन्हा निवडून आल्यामुळे मा. सभापती, विधानपरिषद यांनी श्री. जयंत पाटील, वि.प.स. यांची दिनांक ५ सप्टेंबर, २०१८ रोजी समिती सदस्य म्हणून रिक्त जागेवर नामनियुक्ती केली.**

******** **श्री. प्रसाद लाड, वि.प.स. यांची मा.सभापती, विधानपरिषद यांनी दिनांक १ मार्च, २०१९ रोजी "विशेष निमंत्रित" समिती सदस्य म्हणून नामनियुक्ती केली.**

********* **श्री. रामदास आंबटकर, वि.प.स. यांची मा.सभापती, विधानपरिषद यांनी दिनांक २ मे, २०१९ रोजी "विशेष निमंत्रित" समिती सदस्य म्हणून नामनियुक्ती केली.**

प्रस्तावना

मी, लोकलेखा समितीचा समिती प्रमुख, समितीने अहवाल सादर करण्याचा अधिकार दिल्यावरुन भारताचे नियंत्रक व महालेखापरीक्षक यांच्या सन २०१५-२०१६ च्या स्थानिक संस्था अहवाल यावर विचार करून लोकलेखा समितीचा बासष्ठावा अहवाल सादर करीत आहे.

समितीने दिनांक ७ मार्च, २०१९, ३, ४ व १२ जून, २०१९ रोजी प्रधान सचिव, नगरविकास विभाग आणि इतर विभागीय प्रतिनिधी यांची साक्ष विधान भवन, मुंबई येथे घेण्यात आली.

प्रधान महालेखाकार, लेखापरीक्षा-एक महाराष्ट्र, मुंबई हे समितीच्या निमंत्रणावरुन बैठकींना उपस्थित होते. त्यांनी समितीला केलेल्या बहुमोल मार्गदर्शनाबद्दल समिती त्यांची अत्यंत आभारी आहे.

तसेच प्रधान सचिव, वित्त विभाग (लेखा व कोषागारे) यांनी समितीच्या बैठकींना उपस्थित राहून समितीला दिलेल्या सहकार्याबद्दल आणि संबंधित विभागाच्या सचिवांनी समितीसमोर साक्ष देऊन समितीला सहकार्य केले त्याबद्दल समिती त्यांचे देखील आभारी आहे.

समितीच्या बैठकीच्या कामकाजाचे कार्यवृत्त स्वतंत्ररित्या ठेवण्यात आले असून तो अहवालाचा भाग आहे. समितीच्या झालेल्या बैठकांचे संक्षिप्त कार्यवृत्त परिशिष्ट “अ” मध्ये देण्यात आलेले आहे.

समितीने दिनांक २८ जून, २०१९ रोजीच्या बैठकीत सन २०१५-१६ वर्षाच्या स्थानिक संस्था अहवालातील नगरविकास विभागासंदर्भात तयार केलेला प्रारुप अहवाल विचारात घेतला व त्यातील शिफारशीवर सुधारणा सुचवून प्रारुप अहवालाला मान्यता दिली.

विधान भवन :
मुंबई,/नागपूर
दिनांक : २८ जून, २०१९.

गोपालदास अग्रवाल,
समिती प्रमुख,
लोकलेखा समिती.

अनुक्रमणिका

अनुक्रमांक	विभाग व तपशील	पृष्ठ क्रमांक
(१)	(२)	(३)
	प्रस्तावना	(पाच)
(१)	**नगरविकास विभाग** ... ... (परिच्छेद क्र. ४.३)	१

1.1 भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१५-१६ या वर्षाच्या स्थानिक संस्था अहवालातील परिच्छेद क्रमांक ४.३ – "बृहन्मुंबई महानगरपालिकेचे मलनि:सारण व्यवस्थापन"

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
४.३	**बृहन्मुंबई महानगरपालिका मलनि:सारण व्यवस्थापन** **कार्यकारी सारांश:-** बृहन्मुंबई महानगरपालिकेच्या मलनि:सारण व्यवस्थेची सदयस्थिती जाणून घेण्यासाठी बृहन्मुंबई महानगरपालिकेच्या मलनि:सारण व्यवस्थापनाचे संपादणूक लेखापरीक्षण केले गेले. बृहन्मुंबई महानगरपालिकेच्या मलनि:सारण व्यवस्थापनामध्ये मलनि:सारण प्रकल्प (SP) मलनि:सारण प्रचानल (SO) आणि मुंबई मलनि:सारण विल्हेवाट प्रकल्प विभाग (MSDP) हे तीन विभाग जबाबदार आहेत. जुलै २०१६ च्या स्थितीनुसार बृहन्मुंबई महानगरपालिकेच्या क्षेत्रात दररोज २,१४६ दशलक्ष (MLD) साडपाणी तयार होतो. ज्यापैकी १,०९८ MLD प्रक्रिया केली जात होती तर अप्रकियात १,०४८ MLD सांडपाणी परस्पर समुद्रात आणि खाडीत सोडले जाते हे बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने २००२ तिन्ही विभागाकरिता सन २०२५ पर्यंतचा पाच टप्प्यातील रफ ५,५७०.४० कोटी किंमतीचा (२००१ दरानुसार) बृहता आराखडा तयार केला होता तथापि,पर्यावरण आणि वन मंत्रालय व जवाहरलाल नेहरु राष्ट्रीय नागरोत्थान अभियानाने (JNNURM) सुचवल्याप्रमाणे त्या त्या क्षेत्रात तयार झालेल्या सांडपाण्याचे संकलन, वहन आणि प्रक्रियेकरीता मुद्देसूद उपाययोजना करण्याकरीता बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने सुसाध्य कामांच्या अमलबजावणी करीता निवड केली. SP विभागाने नवीन मलनि:सारण वाहिन्या टाकणे व अस्तित्वान असलेल्या वाहिन्या मोठया करणे यासाठी ११५,६७ कि.मी.लांबीच्या १०५ सुसाध्य कामांची निवड केली तथापि जुलै २०१६ पर्यंत फक्त ४४ काम (४९.८१ कि.मी) पुर्ण झाली	

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	याशिवाय एकाकी (isolated) क्षेत्रातील एकूण ३५.५२ चौ.कि.मी क्षेत्रापैकी फक्त ८.१९ चौ.कि.मी क्षेत्रांमध्ये नवीन मलनि:सारणाचे जाळे पसरविले तथापि, मलनि:सारणाची व्यवस्था नरालेल्या (unsewered) झोपडपट्टीतील ३०.३ चौ.कि.मी संदर्भात मलनि:सारण वाहिन्या टाकण्याकरीता SP विभाग कुठलाही सर्वसमावेशाचा आराखडा तयार करु शकले नव्हते. कामांच्या अंमलबाजावणीकरीता अशाप्रकारे दर पृथ:करण तयार केले गेले, की ज्यामुळे जुलै २०१६ पर्यंत कंत्राटदारांना रु ४४.३६ कोटीचे अतिरिक्त प्रदान झाले सुक्ष्म भुयारी कामांवर रु १२४.३० कोटी खर्च करुनही SP विभाग ही कामे किर्यान्वित करु शकले नाही. बृहत आराखडयामध्ये प्रस्तावित केलेल्या एकूण ३६३.कि.मी मलनि:सारण वाहिन्यांपैकी SO विभाग केवळ ६२.०१ कि.मी च्या जुन्या जीर्ण मलनि:सारण वाहिन्यांचे पुनर्वसन करु शकले. पुनर्वसन कामाचे चुकीचे अंदाजपत्रक तयार करण्याच्या बाबी आढळून आल्या ज्यामुळे रु२२.०५ कोटी चे अतिरिक्त प्रदान कंत्राटदारांना केले गेले. जुलै, २०१६ पर्यंत, SO विभागाने सोपवलेल्या मुल्यनिधारीत कामांपैकी १,२५६ कि.मी च्या जुन्या जीर्ण मलनि:सारण वाहिन्यांची अवस्था तपासण्यांची कामे केली ज्यावर रु ८९.२५ कोटी खर्च झाले, जीर्ण मलनि:सारण वाहिन्यांच्या पुनर्वसनासाठी कुठलाही कालबध्द कार्यक्रम आरखडयात आला नव्हता, मलनि:सारण प्रक्रिया सुविधेची (WWTF) प्राधन्याने घ्यावयाची कामे, उदंचन केंद्रांच्या सुधारणेची कामे यासाठी जरी MSDP जबाबदार होते, तरी शिंपोली उदंचन केंद्राव्यतिरिक्त कुठलेही काम दिले गेले नव्हेते, तथापि, प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लासेवेखातर (PMC) रु १४१.७८ कोटी खर्च झाले. अप्रक्रियीत सांडपाण्याच्या समुद्रात /खाडीत विसर्गाच्या परिस्थितीत जवळजवळ काहीच बदल झाला नव्हता. मोठ्या प्रमाणात प्रदुषीत मिठी नदीमुळे माहीम खाडीच्या आसपासच्या समुद्राच्या पाण्याचे गंभीर प्रदुषण झाले होते. शिवाय वर्सोवा, भांडूप आणि	

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	घाटाकोपर मलनि:सारण प्रक्रिया सुविधा येथील खांजणांमध्ये (lagoons) बसविलेले arefators कार्यान्वित नसल्यमाळे मलनि:सारण प्रक्रियेवर परिणाम झाला. मार्च २०१६ अखेरीस २०,१९५ एकूण शौचालय सिट्सचा तुटवडा होता. त्यापैकी बृहन्मुंबई महानगरपालिका केवळ ५७९७ शौचालय सिट्स बांधू शकली. उपलब्ध ८५९५ शौचालयांपैकी केवळ २४७६ शौचालयगृह मलनि:सारण वाहिन्यांना जोडली गेली. MSDP चे उघड्यावरील हगणदारी कमी करण्याचे उद्दीष्ट पूर्ण झाले नाही.	
४.३.१	प्रस्तावना:- निर्मितीच्या ठिकाणी मलनिःसारण वाहिन्याद्वारे सांडपाणी संकलित करणे, मलनिःसारण प्रक्रिया सुविधापर्यंत वहन आणि सांडपाणी जलाशय व इतर ठिकाणी सोडले जाण्याआधी त्यावर नियंत्रक मानकानुसार प्रक्रिया करणे ह्या गोष्टी मलनिःसारण व्यवस्थापनात अंतर्भूत असतात. विल्हेवाटीच्या ठिकाणी प्राप्त होणा-या पाण्याचा दर्जा प्राप्ती मानकांनुसार तपासणे हे सुद्धा यात समाविष्ट असते. सांडपाण्याचे संकलन, वहन, प्रक्रिया आणि विल्हेवाट यासाठी बृहन्मुंबईला सात क्षेत्रामध्ये विभागले गेले आहे. प्रत्येक क्षेत्रासाठी मलनिःसारण प्रक्रियेकरिता प्रत्येकी WwTF आहे. कुलाबा, वरळी आणि वांद्रे WwTF मधून प्रक्रिया केलेले सांडपाणी सागरी पातमुखांतून (Outfalls) अरबी समुद्रात सोडले जाते आणि वर्सोवा, मालाड, भांडूप आणि घाटकोपर येथील WwTF मधून खाड्यांमध्ये सोडले जाते जे अखेर समुद्रात जाऊन मिसळते. प्रक्रियीत सांडपाण्याची विल्हेवाट लावण्यासाठीची मानके/प्रमाणके आणि प्राप्त होणा-या पाण्याच्या /समुद्राच्या पाण्याच्या दर्जाचे प्रमाणकाचे नियंत्रण, जल (प्रतिबंध आणि प्रदूषण नियंत्रण) अधिनियम, १९७४ पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, १९८६ आणि पर्यावरण (संरक्षण) नियम, १९८६ नुसार केले आहे. महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळ (MPCB) आणि केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण मंडळ (CPCB) ही प्राधिकरणे आहेत जी बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने अनुसरण्याची प्रक्रियेची प्रमाणके निश्चित	मुंबईतील मलनिःसारण प्रणाली १३० वर्षाहून अधिक काळापासून कार्यान्वित आहे. सन १९७९ बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने बृहन्मुंबई परिमंडळासाठी बनविलेल्या पहिल्या मलनिःसारण बृहत आराखडयानुसार मुंबईच्या विद्यमान मलनिःसारण पायाभूत सुविधा विकसित आली आहे. ही मलनिःसारण प्रणाली जसे कुलाबा, वरळी, बांद्रा, वर्सोवा, मालाड, भांडूप आणि घाटकोपर अशा ७ मलनिःसारण परिमंडळात विभागली आहे. बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने मुंबई मलनिःसारण प्रकल्प टप्पा १ मधील कामे संपन्न होत असताना मलनिःसारण बृहत आराखडा टप्पा २ ची तयारी केली. हा बृहत आराखडा सन २००२ मध्ये तयार करण्यात आला. हा बृहत आराखडा मुख्यत्वे पुनर्वसन, दुरुस्ती, मलनिःसारण वाहिन्यांमध्ये वाढ, संपूर्ण शहर आणि उपनगरांमध्ये नवीन मलनिःसारण वाहिन्या टाकणे, मलजल उदंचन केंद्राची दर्जोन्नती, नवीन मलजल उदंचन केंद्राची उभारणी आणि ७ परिमंडळातील मलजल प्रक्रिया केंद्रांची दर्जोन्नती यासाठी तयार करण्यात आला.

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	करण्याचे काम करतात. MPCB च्या प्रमाणकानुसार प्रक्रियीत सांडपाण्यातील BOD/SS यांची पातळी १००/१०० mg/l पेक्षा जास्त नसावी आणि परिशिष्ट ४.५ मध्ये दर्शविलेल्या खारे पाणी - II च्या प्रमाणकानुसार समुद्रात येणा-या प्रक्रिया केलेल्या सांडपाण्यात विरघळलेला ऑक्सिजन (DO) हा ३.५ mg/l पेक्षा कमी नसावा आणि BOD पातळी ३ mg/l पेक्षा जास्त नसावी. मलनिःसारण प्रक्रिया सुविधेतील सर्वात महत्वाचा मापदंड म्हणजे BOD आणि SS ची पातळी (जानेवारी २०११ मध्ये) MPCB ने बदलून ती १००/१००mg/l वरुन २०/३० mg/l अशी केली. हे मापदंड े. प्रक्रिया मापदंडासह पुन्हा एकदा अतिशय कठोर करत एप्रिल २०१५ मध्ये १०/२० mg/l आणि ऑक्टोबर २०१५ मध्ये १०/१० mg/l करण्यात आले जे परिशिष्ट ४.६ मध्ये दर्शविले आहे. २००१ मध्ये शहरात १,३९१ कि.मी. मलनिःसारण वाहिन्यांचे जाळे, ५१ मलनिःसारण उदंचन केंद्रे आणि सात WwTFs होती आणि १,६५९ दशलक्ष लिटर प्रतिदिन सांडपाणी तयार होत होते. सध्याच्या मलनिःसारण व्यवस्थत फक्त ५३८ MLD संकलित होऊन त्यावर प्रक्रिया केली जात होती आणि अप्रक्रियीत १,१२१ MLD सांडपाणी समुद्र/खाडयांमध्ये सोडले जात होते. प्रक्रियीत ५३८ MKD सांडपाण्यापैकी ४४८ MLD सांडपाण्यावर प्राथमिक प्रक्रिया केली जात होती आणि उर्वरीत ९० MLD सांडपाण्यावर दुरूयम प्रक्रिया केली जात होती ज्यादवार निश्चिमत केलेले प्रक्रिया प्रमाणक प्राप्त केले जात होते. वर्षे २०२५ पर्यंतच्या कालावधीसाठी तयार केलेली आरेखन मर्यादा (design horizon), मुंबई शहरातील लोकसंख्या वाढीचा कल आणि मुंबईला वेढणा-या समुद्राच्या पाण्याची गुणवत्ता ह्यांना अनुसरून मलनिःसारण व्यवस्थापन प्रणालीच्या क्षमता वृद्धीसाठी बृहन्मुंबई महानगरपालिकने एक बृहत आराखडा तयार केला (२००२) जेणेकरून जीवनमानाचा एकंदर दर्जा उंचावेल. बृहत आराखडा अहवालात (२००२) प्रस्तावित केल्यानुसार एकूण सांडपाण्याचे संकलन, वहन आणि प्रक्रिया करण्यासाठी तिन्ही विभागांनी वर्ष २०२५ पर्यंत पाच टप्प्यांत (परिशिष्ट ४.७) रू.	तथापि, बृहन्मुंबई महानगरपालिकेच्या ७ प्रमुख मलजल प्रक्रिया केंद्रांच्या दर्जोन्नतीचे प्रकल्प बराच काळ, पुरेशा जागेचा अभाव, मलनिःसारण प्रक्रिया केंद्रांच्या प्रस्तावित जागेवर असलेली खारफुटी, वन व पर्यावरण तसेच सागरी नियंत्रण विभागाच्या मान्यता, स्विकृत करावयाच्या तंत्रज्ञानाची निश्चिती न होणे आणि समुद्रात किंवा खाडीत सोडावयाच्या प्रक्रिया केलेल्या मलजलामधील प्रमाणित घटक इत्यादी समस्यांमुळे प्रलंबित होते. सदर प्रलंबित समस्यांचे बहुतांशी निवारण करण्यात येऊन कामांची गती वाढवली आहे. यामध्ये विशिष्ट निवडक तंत्रज्ञानाऐवजी खुले तंत्रज्ञान (Open Technology) वापरण्याचा महत्वाचा निर्णय घेतलेला आहे. तसेच उत्पादावर (Deliverable) लक्ष केंद्रीत केले असून केंद्रीय व महाराष्ट्र प्रदुषण नियंत्रण मंडळ यांची मानके हेच आपले उप्ताद असतील असे ठरविले आहे. त्याचप्रमाणे, द्वितीय स्तरावर प्रक्रिया केलेले मलजल सागरी पातमुखे व वातीत तलाव यांच्याद्वारे समुद्रात व खाडीत सोडणे व टप्प्याटप्प्याने मागणीनुसार तृतीय स्तरावर प्रक्रिया करून ते पिण्याव्यतिरिक्त इतर उपयोगासाठी वापरण्याचे प्रस्ताविले आहे. अशाप्रकारे सर्व प्रकल्प कार्यान्वित झाल्यानंतर प्रक्रिया केलेले १७००द.ल.लि. पर्यंतअसे पाणी टप्प्याटप्प्याने उपलब्ध होऊ शकेल. सदयस्थितीत मुंबई शहराच्या सातही मलनिःसारण विभागांमध्ये केंद्रीय प्रदुषण नियामक मंडळाने नेमून दिलेल्या मानकांनुसार प्रक्रिया केंद्रे उभारण्याचे / दर्जोनत्ती करण्याचे काम, महनगरपालिकेच्या मुंबई मलनिःसारण विल्हेवाट प्रकल्प (MSDP) खात्याकडून चालू आहे.

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	५,५७०.४० कोटी (२००१ ची किंमत) किंमतीची भांडवली कामे पूर्ण करावयाची होती. सर्व प्रस्तावित कामांचे कार्यान्वयन MPCB, CPCB आणि पर्यावरण व वन मंत्रालय (MoEF), केंद्र शासन या संबंधित प्राधिका-यांकडून मान्यता व मंजुरी प्राप्त करून आणि जमिनीच्या उपलब्धतेनुसार करावयाचे होते. परंतु, बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने डिसेंबर २००५ मध्ये जवाहरलाल नेहरू नगरोत्थान अभियानाची (JNNURM) सुरूवात होईपर्यंत निधीच्या अनुपलब्धतेमुळे, बृहत आराखडयाची अंमलबजावणी केली नव्हती. त्यानंतर MoEF आणि केंद्र शासनाच्या JNNURM कक्षाने बृहन्मुंबई महानगरपालिकेला सांडपाण्याचे ठिकठिकाणी संकलन, वहन आणि प्रक्रियेची व्यवस्था करण्याविषयी सुचविले (२००७-०८), अशाप्रकारे, बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने पाचही टप्प्यातून सुसाध्य (feasible) कामे कार्यान्वयनासाठी निवडली परंतू, बृहत आराखडयाची टप्प्याटप्प्याने अंमलबजावणी केली नाही.	सद्य स्थितीत प्रमुख अभियंता (मल प्रचालन) यांच्यातर्फे प्रचालित करण्यात येणा-या सध्याच्या व्यवस्थेद्वारा बृहन्मुंबई महानगरपालिका हद्दीत गोळा होणारे मलजल कुलाबा, वरळी व वांद्रे येथील सागरी पातमुंखाद्वारे समुद्रात आणि वर्सोवा, भांडूप व घाटकोपर येथील वातित तलावांमार्फत प्रक्रिया करून खाडीत सोडले जाते. तसेच मालाड येथे गोळा होणारे मलजल प्राथमिक प्रक्रिया करून खाडीत सोडले जाते. त्यानंतर, बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने २००२ मध्ये मलजल प्रक्रिया केंद्र आणि मलनिःसारण प्रणालीच्या पायाभूत सुविधांच्या दर्जोन्नतीसाठी मुंबई मलनिःसारण प्रकल्प (टप्पा २) या नावाने दुसरा बृहत आराखडा (Master Plan) तयार केला. ह्या बृहत आराखड्याची पाच (५) टप्प्यांमध्ये अंमलबजावणी करण्याचे प्रस्तावित होते. त्यानुसार २००७ साली सल्लागारांची नेमणूक करण्यात आली. तथापि, पुरेशा जागेचा अभाव, मलनिःसारण प्रक्रिया केंद्रांच्या प्रस्तावित जागेवर असलेली खारफुटी, वन व पर्यावरण तसेच सागरी नियंत्रण विभागाच्या मान्यता, स्विकृत करावयाच्या तंत्रज्ञानाची निश्चिती न होणे आणि समुद्रात किंवा खाडीत सोडावयाच्या प्रक्रिया केलेल्या मलजलामधील प्रमाणित घटक ह्या बाबी प्रलंबित राहिल्या आणि आतापर्यंत बृहत आराखड्याप्रमाणे प्रगती झाली नाही. पर्यावरण मान्यतेनुसार (EC) मालाड व्यतिरिक्त इतर कामे करण्यासाठी देण्यात आली. त्यामुळे टप्प्याटप्प्याने करावयाच्या कार्यक्रमात बदल करणे आवश्यक झाले व त्यानुसार बदल करून कामांची पुर्नआखणी करण्यात आली आहे.
४.३.२	संघटनात्मक संरचना :-	

<table>
<tr><th>परिच्छेद क्रमांक</th><th>परिच्छेद</th><th>स्पष्टीकरण</th></tr>
<tr><td></td><td>बृहन्मुंबई महानगरपालिका जी एक नागरी स्थानिक संस्था आहे ती राज्य शासनाच्यास नगर विकास विभाग-II च्या प्रधान सचिवांच्या प्रशासकीय नियंत्रणाखाली कार्य करते. महापालिका आयुक्त बृहन्मुंबई महानगरपालिकेचे प्रशासकीय प्रमुख असून त्यांना अतिरिक्त महापालिका आयुक्त (प्रकल्प) यांचे सहाय्य लाभते. बृहन्मुंबई महानगरपालिकेच्या मलनि:सारण प्रकल्प (SP), मलनि:सारण प्रचालन (SO) आणि मुंबई मलनि:सारण विल्हेवाट प्रकल्प (MSDP) या तीन विभागांकडून मलनि:सारण व्यवस्थापन केले जाते ज्यांच्या प्रमुखपदी प्रत्येकी एक मुख्य अभियंता असतो.
<table>
<tr><th colspan="3">बृहन्मुंबई महानगरपालिकेमधील मलनि:सारण व्यवस्थापन</th></tr>
<tr><td>मुख्य अभियंता, मलनि:सारण प्रकल्प विभाग</td><td>मुख्य अभियंता, मलनि:सारण प्रचालन विभाग</td><td>मुख्य अभियंता, मुंबई मलनि:सारण विल्हेवाट प्रकल्प विभाग</td></tr>
<tr><td>मलनि:सारण वाहिनी जाळे नियोजन
• मलनि:सारण वाहिनी जाळे बसविणे / आकार वाढविणे
• मलनि:सारण व्यवस्था नसलेल्या झोपडपट्टयांसह इतर अशा क्षेत्रात मलनि:सारण वाहिन्यांचे जाळे तयार करणे.</td><td>• बसविलेल्या मलनि:सारण वाहिन्या आणि WWTF चे कार्यचलन व देखभाल
• जून्या मलवाहिन्यांच्या स्थितीची तपासणी
• मोडकळीस आलेल्या / जीर्ण मलनि:सारण वाहिन्यांची पुनर्बांधणी</td><td>• WWTF चे बांधकाम, मलनि:सारण वाहिनी बोगद्यांकडे प्राथमिकतेने हस्तांतरण आणि उत्सर्जन
• सामूहिक प्रसाधनगृहांचे बांधकाम</td></tr>
</table></td><td>सदर परीच्छेदात नमूद केलेल्या मलनिःसारण व्यवस्थापन तक्त्यातील मुख्य अभियंता, मलनि:सारण प्रकल्प विभागा अंतर्गत दर्शविलेल्या दोन कामांपैकी मलनि:सारण व्यवस्था नसलेल्या झोपडपट्टयांसह इतर अशा क्षेत्रात मलनि:सारण वाहिन्यांचे जाळे तयार करणे हे काम, मुख्य अभियंता, घन कचरा व्यवस्थापन (SWM) यांच्या अधिपत्याखाली काम करणा-या वस्ती स्वच्छता कार्यक्रम खाते आणि स्थानिक विभाग स्तरावर सहायक आयुक्त यांचे कार्यालया मार्फत करण्यात येते.
मुख्य अभियंता (मलनिःसारण प्रकल्प) खाते यांजकडे, अस्तित्वात असलेल्या विकास नियोजन रस्त्यांवर व महानगरपालिकेच्या मालकीच्या रस्त्यांवर मलनिःसारण वाहीन्या टाकण्याचे काम सोपविण्यात आलेले आहे.</td></tr>
<tr><td>४.३.३</td><td>लेखापरीक्षेची उद्दीष्ट्ये
• मलनि:सारण व्यवस्थापनासाठीचा सर्वसमावेशक आराखड्याची प्रभाविपणे / कार्यक्षमतेने आणि काटकसरीने अंमलबजावणी केली जात होती
• सांडपाण्याचे संकलन व प्रक्रिया कार्यक्षमतेने व प्रभाविपणे प्रमाणकांनुसार केले</td><td>अभिप्राय नाहीत.</td></tr>
</table>

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	जात होते; आणि • अंतर्गत नियंत्रण व संनियंत्रणासाठी प्रभावी यंत्रणा कार्यरत होती.	
४.३.४	**लेखा परीक्षेचे निकष:-** खालील दस्तावेजांवरुन संपादणूक लेखापरीक्षेसाठी लेखापरीक्षा निकष निश्चित करण्यात आले:- • मुंबई महानगरपालिका अधिनियम, १८८८ • केंद्र शासनाचा जल (प्रदूषण प्रतिबंध व नियंत्रण) अधिनियम, १९७४ • पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम व नियम १९८६ • केंद्र शासन व महराष्ट्र शासनाने जारी केलेली परिपत्रके आणि आदेश • बृहन्मुंबई महानगरपालिकेचा निर्णय/ ठराव आणि बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने दिलेले आदेश • बृहन्मुंबई महानगरपालिका, MPCB, राष्ट्रीय समुद्रविज्ञान संस्था, राष्ट्रीय पर्यावरण अभियांत्रिकी संशोधन संस्था (NEERI) आणि वैज्ञानिक आणि औदयोगिक संशोधन परिषद यांनी तयार केलेले अहवाल आणि • मुंबई शहराचा २००२ चा बृहत आराखडा.	अभिप्राय नाहीत.
४.३.५	**लेखापरीक्षेची व्याप्ती आणि कार्यपध्दती :-** संपादणूक लेखापरिक्षेत एप्रिल २०१५ ते ऑगस्ट २०१५ दरम्यान करण्यात आलेल्या वर्ष २०१०-१५ या कालावधीत बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने केलेल्या मलनि:सारण व्यवस्थापनाची लेखापरीक्षा करण्यात आली. तद्नंतर, तपशील व आकडेवारी जुलै २०१६ पर्यंत अद्ययावत करण्यात आली. लेखापरीक्षा निकष आणि व्याप्तीच्या संदर्भाने लेखापरीक्षेची उद्दिष्ट्ये साध्य करण्यासाठी अवलंबिलेल्या कार्यपध्दती विषयी एप्रिल २०१५ मध्ये आयोजित केलेलया प्रारंभिक बैठकीत सचिव, नगर विकास विभाग आणि आयुक्त, बृहन्मुंबई महानगरपालिका यांच्याशी चर्चा करण्यात आली. लेखापरीक्षा निष्पत्ती आणि शिफारशी यावर चर्चा करण्यासाठी डिसेंबर २०१५ मध्ये अंतिम बैठक घेण्यात आली ज्यास सचिव, नगर विकास विभाग	दि. ०४.१२.२०१५ रोजी झालेल्या exit conference मध्ये चर्चा झालेल्या मुद्दयांचा तपशीलवार अहवालाची छायांकित प्रत सोबत जोडली आहे.

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	आणि आयुक्त बृहन्मुंबई महानगरपालिका उपस्थित होते. अहवाल अंतिम करताना शासनाने दिलेली उत्तरे (जानेवारी २०१६)समाविष्ट करण्यात आली आहेत.	
४.३.६	**वित्तीय स्थिती :-** बृहन्मुंबई महानगरपालिकेची अर्थसंकल्पीय तरतूद आणि केंद्र शासन व राज्य शासनाकडून JNNURM अंतर्गत प्राप्त झालेला निधी यामधून कामे पार पाडली गेली. वर्ष २०१० ते २०१६ दरम्यान भांडवली कामांसाठी निधीचे वाटप आणि वापर यांची स्थिती तक्ता ४.३.१ मध्ये दिली आहे. तक्ता ४.३.१ : बृहन्मुंबई महानगरपालिकेमधील मलनि:सारण व्यवस्थापनासाठीचे भांडवली अंदाजपत्रक आणि खर्च (२०१०-२०१६)	भांडूप WwTF च्या कामासाठी डीपीआर मागविलेला होता मात्र निविदा अंतिम केल्या गेल्या नसल्यामुळे JNNURM निधीतून काम करता आले नाही. आता मनपाच्या निधीतून भांडूप WwTF चे काम करण्यात येणार आहे.

वर्ष	SP		SO		MSDP		एकूण	
	अर्थसंकल्पीय अंदाजपत्रक	खर्च	अर्थसंकल्पीय अंदाजपत्रक	खर्च	अर्थसंकल्पीय अंदाजपत्रक	खर्च	अर्थसंकल्पीय अंदाजपत्रक	खर्च
२०१०-११	१४०.५७	१०१.६१	१००.४९	७३.११	६६.००	४५.५७	३०७.०६	२२०.२९
२०११-१२	१७८.०७	१०३.२१	७७.३०	५३.८२	५०.५०	४१.५४	३०५.८७	१९८.५७
२०१२-१३	१२३.०७	७६.३९	७८.९८	५२.९३	७७.५०	४५.७५	२७९.५५	१७५.०७
२०१३-१४	९८.६८	५९.७२	९९.४०	८४.१२	८३.९१	५२.८१	२८१.९९	१९६.६५
२०१४-१५	१७३.१८	५६.४४	१०१.६५	७१.५५	४७.९१	१०.८०	३२२.७४	१३८.७९
२०१५-१६	१८४.५६	१३७.३६	७०.११	४८.८४	१३७.७०	१०.७०	३९२.३७	१९६.९०
एकूण	८९८.१३	५३४.७३	५२७.९३	३८४.३७	४६३.५२	२०७.१७	१८८९.५८	११२६.२७

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	स्त्रोत : संबंधित विभागांनी सादर केलेली माहिती	
	वर्ष २०१० ते २०१६ दरम्यान भांडवली कामांच्या अंमलबजावणीसाठी तीन विभागांकरीता रु.१,८८९.५९ कोटी निधी उपलब्ध होता त्यापैकी रु.१,१२६.२७ कोटी रुपये वापरले गेले. ह्यामध्ये (JNNURM अंतर्गत) केंद्र शासनाचे रु.५०.२५ कोटी आणि राज्य शासनाचे रु.३५.२१ कोटी अनुदान समाविष्ट होते. भांडूप WWTF साठी रु. ३६५.४४ कोटीचा तपशिलवार प्रकल्प अहवाल (DPR) सुध्दा केंद्र शासनाने मंजुर केला होता. (२०१०). निविदा अंतिमीकरणानंतर केंद्र शासनाच्या हिस्सा मुक्त करावयाचा होता.JNNURM च्या funding pattern प्रमाणे, बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने रु.१८२.७२ कोटी (५० टक्के) हिस्सा द्यावयाचा होता. केंद्र शासनाचा हिस्सा रु.१२७.९० कोटी (३५ टक्के) आणि राज्य शासनाचा हिस्सा रु.५४.८२ कोटी (१५ टक्के) होता. तथापि, बृहन्मुंबई महानगरपालिका भांडूप येथील WWTF ची निविदा अंतिम करु शकले नाही आणि म्हणून केंद्र सरकारने निधी मुक्त केला नाही. परिणामस्वरुप, मार्च २०१६ मध्ये बृहन्मुंबई महानगरपालिका, केंद्र आणि राज्य शासनाकडून रु.१८२.७२ कोटी मिळवू शकले नाही.	
४.३.७	**लेखापरिक्षा निष्कर्ष:-** **मलनि:सारण प्रकल्प विभागातर्फे निष्पादित कामे:-** विद्यमान मलप्रणाली क्षेत्रात नवीन मलनि:सारण वाहिन्या टाकणे तसेच बांधणे, अस्तित्त्वात असलेल्या मलनि:सारण वाहिन्यांचा आकार मोठा करणे, एकाकी (isolated) क्षेत्रामध्ये मलनि:सारण वाहिन्या टाकणे आणि निर्माण होत असलेल्या ठिकाणाहून सांडपाणी एकत्रीकरण करण्यात सुधारणा करण्यासाठी झोपडपट्टी स्वच्छता कार्यक्रमांतर्गत झोपडपट्टयांमध्ये मलनि:सारण वाहिन्या टाकणे यासाठी बृहन्मुंबई महानगरपालिकेचा मलनि:सारण प्रकल्प (SP) विभाग जबाबदार असतो. झोपडपट्टी स्वच्छता कार्यक्रमांतर्गत SP विभागाने संपूर्ण शहरातील सांडपाण्याच्या एकत्रीकरणासाठी बृहत आराखड्यानुसार SP विभागाने ६० कि.मी.	मुख्य अभियंता (मलनिःसारण प्रकल्प) खाते यांजकडे, अस्तित्वात असलेल्या विकास नियोजन रस्त्यांवर व म.न.पा. च्या मालकीच्या रस्त्यांवर मलनिःसारण वाहीन्या टाकण्याचे काम सोपविण्यात आलेले आहे. सदर परीच्छेदात नमूद केलेल्या झोपडपट्टी स्वच्छता कार्यक्रमांतर्गत झोपडपट्टयांमध्ये मलनि:सारण वाहिन्या टाकणे हे काम, मुख्य अभियंता, घन कचरा व्यवस्थापन (SWM) यांच्या अधिपत्याखाली काम करणा-या वस्ती स्वच्छता कार्यक्रम खाते

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण

च्या नवीन मलनि:सारण वाहिन्या बांधणे, ११० कि.मी. च्या अस्तित्त्वात असलेल्या मलनि:सारण वाहिन्यांचा आकार मोठा करणे (रु.४४२.३८ कोटी), एकाकी क्षेत्रात (३५.५२चौ.कि.मी.)नवीन मलनि:सारण वाहिन्या टाकणे आणि ३०३ चौ.कि.मी. च्या झोपडपट्टी क्षेत्रात मलनि:सारण वाहिन्या बांधणे (रु.४७६.३९ कोटी)ही कामे करायची होती. झोपडपट्टी स्वच्छता कार्यक्रमाची दोन मुख्य उद्दिष्ट्ये होती जसे की, SP विभागाद्वारे झोपडपट्टयांमधील शौचालयांना मलनि:सारण वाहिन्यांना जोडणे आणि MSDP विभागाद्वारे शौचालयांचे बांधकाम करणे, प्रस्तावित कामांपैकी साध्य कामांच्या अंमलबजावणीच्या तपशीलाचा सारांश तक्ता क्र.४.३.२ मध्ये दिला आहे.

तक्ता ४.३.२ बृहत आरखड्यात नोंदणी केलेली व अंमलबजावणी केलेली कामे

(लांबी कि.मी. मध्ये)

अनु.क्र	तपशील	नवीन गटारे		आकार वाढवण्याची कामे		एकूण स्थिती	
		संख्या	लांबी	संख्या	लांबी	संख्या	लांबी
१.	एकूण प्रस्तावित कामे	६५	५९.७०	१०१	११३.८२	१६६	१७३.५२
२.	सुसाध्य कामे	२५	२५.५९	८०	९०.०८	१०५	११५.६७
३.	पूर्ण कामे	१२	१३.०१	३२	३६.८०	४४	४९.८१
४.	चालू कामे	७	७.०८	१५	१६.९५	२२	२४.०३
५.	नियोजन टप्प्यातील उर्वरीत कामे	६	५.५०	३३	३६.३३	३९	४१.८३

स्त्रोत : SP विभागातर्फे उपलब्ध माहितीनुसार

जुलै २०१६ अखेरीस SP विभागाने मलनि:सारण प्रणाली अस्तित्त्वात असलेल्या क्षेत्रात नवीन मलनि:सारण वाहिन्या (१३.०१ कि.मी.) टाकण्याची १२ कामे

स्पष्टीकरण: आणि स्थानिक विभाग स्तरावर सहायक आयुक्त यांचे कार्यालया मार्फत करण्यात येते.

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	आणि अस्तित्त्वात असलेल्या (३६.८० कि.मी.) मलनिःसारण वाहिन्या मोठ्या करण्याची ३२ कामे यासाठी अनुक्रमे रु.२०.१९ कोटी आणि रु.२४५.६६ कोटी खर्च केले. बृहत आराखड्यानुसार ३५.५२ चौ.कि.मी. एकाकी क्षेत्रात मलनिःसारण वाहिन्या टाकण्याचे काम प्रस्तावित केले होते, ज्यापैकी, SP विभागाने ८.१९ चौ.कि.मी. क्षेत्र व्यापत, २२.६४ कि.मी. च्या मलनिःसारण वाहिन्या टाकण्याची ६६ कामे रु.८३.०३ कोटी खर्चून पूर्ण केली. एकंदरीत, वर्ष २०१०-१६ दरम्यान SP विभागाने ७१ कामांची अंमलबजावणी केली. यापैकी, ३४ कामांची चाचणी तपासणी लेखापरीक्षणासाठी निवड केली गेली. तपासणीतील निष्कर्ष खाली चर्चिले आहेत.	
४.३.७.१	**कंत्राटदारांना अयोग्य आर्थिक फायदा:-** बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने तयार केलेल्या विविध दरसूचीतील अनेक बाबींचे दर विचारात घेऊन सूक्ष्म-बोगदे विंधण यंत्राद्वारे (Micro Tunneling Boring Machine) मलनिःसारण वाहिन्या टाकण्याच्या कामाचे अंदाजपत्रक SP विभागाने तयार केले. MTBM द्वारे मलनिःसारण पाईप्स टाकणे हे कामातील मुख्य बाबींपैकी एक होते. MTBM द्वारे मलनिःसारण पाईप्स टाकण्याचा प्रति मीटर दर हा, विविध घटकांचा प्रती मीटर दर जसे की, MTBM ची किंमत, पूरक यंत्रे, Snappers आणि Cutters, Jacking आणि Rescue(J/R) खड्डयांची किंमत, कामगारांची मजूरी आणि लागू असलेले कर इ. विचारात घेऊन काढण्यात आला होता. चुकीची अंदाजपत्रके, अंमलबजावणी न केलेल्या कामासाठी प्रदान आणि फुगवलेल्या दरांची स्वीकृती हयामुळे खालील परीच्छेदात उल्लेखिलेल्याप्रमाणे जुलै २०१६ मध्ये कंत्राटदारांना रु. ४४.३६ कोटींचा गैरवाजवी फायदा देण्यात आला. **१) सूक्ष्म बोगदा कामांतील जॅकींग आणि रेस्क्यू खड्डयांच्या अंमलबजावणीतील अतिप्रदान:-** MTBM द्वारे मलनिःसारण वाहिनी टाकण्यासाठी पूर्ण बाबींचे दर काढताना SP विभागाने कामांच्या संपूर्ण संरेखनामध्ये ८० मीटर्सच्या फरकाने दोन J/R	प्रस्तुत कामाच्या निविदा या सक्षम अधिका-याच्या मंजुरीने अंमलात आलेल्या दर पत्रिकेवर (Rate Analysis) तयार

BSE/EO 823-3+

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	खड्डुयांची आवश्यकता गृहीत धरली. प्राक्कलनाची ही पध्दत चुकीची होती आणि अंदाजित दर फुगले गेले. लेखापरीक्षणात असे आढळून आले की, कामाच्या मंजूर आराखडयाप्रमाणे, प्रत्यक्षात सरासरी १०० ते २२५ मीटर्सच्या अंतरावर J/R खड्डे खोदले गेले. अशाप्रकारे कामाच्या मंजूर आराखडयापेक्षा अंदाजपत्रकातील J/R खड्डुयांची संख्या नेहमीच जास्त होती. तथापि SP विभागाने खोदलेल्या खड्डुयांची प्रत्यक्ष संख्या पडताळली नाही. अंदाजपत्रक बनवण्याची चुकीची पध्दत आणि खोदलेल्या J/R खड्डुयांच्या प्रत्यक्ष संख्येऐवजी अंदाजपत्रकाप्रमाणे प्रदान केल्यामुळे जुलै २०१६ मध्ये सहा चालू स्थितीतील कामांवर कंत्राटदाराला रु. २९.९५ कोटींचे अतिरिक्त प्रदान करण्यात आले. शासनाने सांगितले की(जानेवारी २०१६) कंत्राटाच्या शर्तीप्रमाणे प्रदाने करण्यात आली. तथापि प्रकरणांची तपासणी केली जाईल.	करण्यात आलेल्या अंदाजपत्रकावर (Bill of Quantity) आधारीत आहेत. संदर्भित काम पार पाडण्याकरीता Bill of Quantity वर, -टक्केवारी दर॰ तत्वावर आधारीत तीन लिफाफा पध्दतीने भारतातील महानगरांमधील विविध वर्तमानपत्रांमध्ये जाहिरात प्रकाशीत करुन तसेच निविदा सूचना महानगरपालिकेच्या संकेत स्थळावर प्रसारीत करुन महाराष्ट्र शासन, राज्य शासन, केंद्र सरकार किंवा केंद्र आणि राज्य शासनाचा उपक्रम यामधील नोंदणीकृत निविदाकारांकडून त्याचप्रमाणे निविदाकारास सूचना यातील पोटकलम ३ मधील नमूद केलेल्या किमान अर्हता प्राप्त निविदाकारांकडून निर्देशित दिनांकास प्राप्त होतील अश्या रीतीने राष्ट्रीय ई-निविदा मागविण्यात आल्या. विहीत पध्दतीप्रमाणे नियत दिनी लिफाफा अ, ब व क उघडण्यात आले व विहीत पध्दतीने त्यामधील कागदपत्रांची छाणणी केल्यानंतर प्रतीसादात्मक निविदाकारांचे देकारांची तुलना करण्यात आली व त्या तुलनेमध्ये लघुत्तम देकार असलेल्या निविदाकाराकडून (कार्यालयीन अंदाजपत्रक अधिक त्यावरील देकारानुसार) काम करुन घेण्यासाठी करार करण्याकरीता विहीत पध्दतीने, मुंबई महानगरपालिका अधिनियम १८८८ (अदयावत सुधारीत) मधील तरतुदी प्रमाणे स्थायी समीतीची मंजुरी प्राप्त करुन कार्यादेश देण्यात आले. कंत्राटदाराला देण्यात आलेले अधिदान कंत्राटातील शर्ती प्रमाणे करण्यात आलेले आहे. यास्तव सूक्ष्म बोगदा कामांतील जॅकींग आणि रेस्क्यू खड्डुयांच्या अंमलबजावणीतील अतिप्रदान केले हे म्हणणे योग्य होणार नाही.

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	२) पूरक यंत्रांच्या (Auxiliary Machines) फुगवलेल्या किमतीमुळे झालेले अतिप्रदान:- SP विभागाने MTBM च्या सहाय्याने मलनिःसारण वाहिन्या (४३६० मीटर्स) टाकण्याचे रु ६४.३३ कोटींचे (१७.९० प्रतिशत अधिमूल्य दराने) काम (Micro-१९) दिले. कंत्राटदाराने सादर केलेल्या, MTBM द्वारा करण्यात येणा-या कामांच्या बाबींच्या दर विश्लेषणामध्ये पूरक यंत्रांची किंमत समाविष्ट होती. असे आढळून आले की, SP विभागाने निविदेबरोबर सादर केलेल्या पूरक यंत्रांच्या किंमतीच्या देयकांची उधृत केलेल्या किंमतीशी तुलना केली नव्हती. उधृत दरांचे नीट विश्लेषण न करता, SP विभागाने रु. ३.८७ कोटीच्या वाटाघाटीनंतरच्या सवलतींवर कंत्राटदाराला काम सोपविले (फेब्रुवारी २०१४) कंत्राटदाराने सादर केलेल्या दरांच्या परिनिरीक्षणानंतर आमच्या असे लक्षात आले की, पूरक यंत्रांची किंमत प्रति रनिंग मीटर रु. ५४२५० होती. तथापि, बोलीच्या कागदपत्रासमवेत सादर केलेल्या खरेदी पावतीप्रमाणे पूरक यंत्रांचा दर रु. ७२३७.५३ प्रति रनिंग मीटर होता. कंत्राटदाराने दिलेली सवलत विचारात घेता, अंमलबजावणी करावयाच्या संपूर्ण कामाच्या लांबीमध्ये (४३६० मीटर्स) रु. १६.६३ कोटीच्या अतिरिक्त रकमेचा समावेश होता. जुलै २०१६ पर्यंत कंत्राटदाराला MTBM च्या सहाय्याने २१०९.५० मीटर्सची मलनिःसारण वाहिनी टाकण्याच्या कामाच्या अंमलबजाणीसाठी रु. ९.९२ कोटीचे अतिरिक्त प्रदान आधीच झाले होते. SP विभागाने (ऑक्टोबर २०१५) नमूद केले की, लेखापरीक्षणाने पूरक यंत्रांच्या प्रती मीटरचा दर रु. ७२३७.३० घेतलेल्या किंमतीत सूटे भाग, कटर हेड्स, इंधन, कामगारांची मजूरी, कार्यचालन आणि परिरक्षण इ. चा समावेश नाही. SP विभागाने दिलेले उत्तर समाधानकारक नाही कारण वर उल्लेखिलेल्या बाबी हयांचा अंदाजपत्रकात वेगवेगळया बाबी म्हणून समावेश होता. शासनाने सांगितले (जानेवारी २०१६) की कंत्राटानुसार प्रदाने करण्यात आली, तथापि प्रकरणाची पडताळणी केली जाईल.	कंत्राट मायक्रो १९ हे, २००९ सालच्या दरसुची प्रमाणे तयार करण्यात आले आहे व सदर कामास स्थायी समितीमध्ये दि. २४.१०.२०१३ रोजी मंजुरी प्राप्त झाली आहे. याच काळात मे. टाटा कंसल्टींग इंजीनिअर्स यांना दरपत्रीका निश्चित करण्याचे काम देण्यात आले होते व सदर कंपनीने तयार करण्यात आलेली दरपत्रिका दि.०१.१०.२०१३ रोजी अंमलात आली. सदर दरपत्रकाचा विचार करता विषयांकीत कंत्राटातील मुख्य कामे जसे मायक्रोटनलिंग आणि पाईप टाकणे. ही कामे जरी १७.९०% अधिक दराने देण्यात आली असे जरी दिसत असले, तरी कार्यालयीन अंदाजपत्रकाचा, २००९ च्या दरसुचीचा आणि २०१३ मधील दरवाढीचा, युरो या चलनाच्या दरवाढीचा तसेच इंधनाच्या दरवाढीचा, कामाच्या जागेवरील भौतिक स्थिती व कंत्राटाचा कालावधी २४ महिने (पावसाळा सोडून) या सर्व बाबींचा विचार करता तसेच प्रत्यक्षात नवीन दरपत्रीकेप्रमाणे उणे ८ ते उणे १५% दराने शिफारस करण्यात आली होती. म्हणून अतिरीक्त अधिदान झाले असे म्हणणे संयुक्तीक होणार नाही.

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	३) खड्डुयांच्या लांबीकरिता MTBM च्या अवलंबिलेल्या चुकीच्या दरामुळे अतिप्रदानः- विविध व्यासाच्या १४५९३ रनिंग मीटरच्या मलनिःसारण वाहिन्या आकण्याची तीन कामे कंत्राटदाराला (फेब्रुवारी २००८ आणि ऑगस्ट २०१०) दिली गेली. कामाच्या आराखडयानुसार कंत्राटदाराने ६१ जॅकींग आणि ५९ रेस्क्यू खड्डुयांचे ओपन कट पध्दतीने अनुक्रमे ६.५ मीटर्स आणि ५ मीटर्स लांबीचे उत्खनन करावयाचे होते. अशाप्रकारे या पट्टयात ओपन कट पध्दतीने खोदलेले J/R खड्डे आधीच उपलब्ध असल्यामुळे MTBM चा वापर करुन ६९१.५ मीटर्सचे विंधण (boring) आणि वाहिन्या टाकण्याची काहीच आवश्यकता नव्हती. आमच्या तपासणीत असे आढळून आले की, वर उल्लेखिलेल्या खड्डुयांची (६९१.५ मीटर्स) लांबी कमी न करता, कंत्राटदाराला संपूर्ण कामाचे MTBM द्वारे पूर्ण केलेल्या बाबींच्या दरानुसार प्रदाने केले गेले. जुलै २०१६ पर्यंत हयामुळे कंत्राटदाराला रु ४.४९ कोटींचे अतिरिक्त प्रदान करण्यात आले. शासनाने सांगितले की (जानेवारी २०१६) कंत्राटाच्या करारानाम्याप्रमाणे प्रदाने केली गेली, तथापि प्रकरणाची पडताळणी केली जाईल.	सदर कामामध्ये जॅकिंग व रीसीव्हींग खड्डे खोदण्यासाठी व त्यामधून टनेलिंग व नंतर पाईप टाकणे इत्यादी सर्व कामांसाठी कंत्राटदाराला केवळ पाईपच्या लांबीवर आधारीत अधिदान पध्दत अवलंबिण्यात आली आहे सदर प्रकरणाची तपासणी केली असता अधिदान कंत्राटातील शर्ती प्रमाणे करण्यात आलेले आहे. यास्तव खड्डुयांच्या लांबीकरिता MTBM च्या अवलंबिलेल्या चुकीच्या दरामुळे अतिप्रदान केले हे म्हणणे योग्य होणार नाही.
४.३.७.२	**क्रियान्वित न केलेल्या कामांमध्ये रु. १२४.३० कोटीचा अवरुध्द निधीः-** ज्या ठिकाणी ओपन कट पध्दतीने मलनिःसारण वाहिनी टाकणे शक्य नव्हते, अशा ठिकाणी SP विभागाने चरविरहीत (trenchless) तंत्रज्ञानाने (सूक्ष्म बोगदे पध्दत) अनेक मलनिःसारण वाहिन्या टाकल्या. SP विभागाने अधून मधून १२.६८ कि.मी. लांबीच्या पट्टयांमध्ये मलनिःसारण वाहिन्यांची १३ कामे सूक्ष्म बोगदा पध्दतीने केली जी बृहत आराखडयातील प्रस्तावित नवीन मलनिःसारण वाहिन्या टाकणे/मोठया करणे हया कामांचा भाग होता. रु १२४.३० कोटी खर्चून टाकण्यात आलेल्या या मलनिःसारण वाहिन्या २०१२ पासून उपयोगात आणू शकल्या गेल्या नाहीत. पूर्ण झालेली कामे वापरात न आणण्याची कारणे, अपूर्ण downstream काम, रेल्वेलाईन मधून जाणा-या मुख्य प्रवाहाला न जोडणे, मुख्य मलनिःसारण	टेंभे पुल येथील मुं.म.प्र.वि.प्रा. (MMRDA) तर्फे पूर्व व पश्चिम उपनगरे जोडण्यात येणा-या रस्त्याच्या पुलाचे काम अतिमहत्वाचे असल्याने सदर काम थांबविण्यात आले होते. आता सदर पुलाचे काम पूर्ण झाले असून मलनिःसारण वाहीनी टाकण्याचे काम लवकरात लवकर चालू करुन पूर्ण करण्यात येईल.

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	वाहिनीला न केलेली जोडणी, अस्तित्वात असलेल्या उपयुक्तता सेवांमुळे इतर संरेखन कामांची अंमलबजावणी न करणे इत्यादी ही होती. काम सोपविण्याआधी कामाचे संरेखन आवश्यक प्रायोगिक खड्डे न खणता निश्चित केल्यामुळे व भूतांत्रिक आकडेवारी विचारात न घेता केल्यामुळे अडथळा निर्माण झाला. या सगळयांची परिणती कामांच्या निलंबनात हाऊन त्यामुळे रु. १२४.३० कोटीचा निधी अडकून पडला होता. शासनाने सांगितले की (जानेवारी २०१६) टेंभे पूल येथील संरेखन जंक्शनच्यामध्ये मेट्रो रेल्वेच्या खांबामुळे काम ठप्प झाले. मुंबई मेट्रो बरोबर पत्रव्यवहार चालू आहे आणि प्रकरण अंतिम होण्यास दोन वर्षे लागण्याची शक्यता आहे. कुठल्याही एकात्मिक नियोजनाशिवाय कामे सोपविली गेली हेच उत्तरावरुन स्पष्ट होते.	
४.३.७.३	**एमएमआरडीएशी समन्वय साधण्यात अपयश:-** बृहत आराखडयामध्ये लिंक रोडला लागून वल्लभ नगर पंपिंग स्टेशन ते कांदरपाडा जंक्शन (१९५० मीटर्स), दहिसर (प) पर्यंतची अस्तित्वात असलेली मलनिःसारण वाहिनी (१२०० मि.मी ते १८०० मि.मी व्यास) मोठी करण्याचे प्रस्तावित होते. त्याचबरोबर मार्वे रोड जंक्शन ते दहिसर हया लिंक मुख्य रस्त्याच्या संपूर्ण पट्टयांचे कॉंक्रीटीकरण करण्याचा वेगळा आराखडा MMRDA कडे होता. हया कामासाठी MMRDA ने बृहन्मुंबई महानगरपालिकेकडे संमती (नोव्हेंबर २००४) मागितली होती. असे आढळून आले की, बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने MMRDA ला (नोव्हेंबर २००४ ते नोव्हेंबर २००५) विंनती केली की लिंक रोडचे कॉंक्रीटीकरण करण्याआधी मलनिःसारण वाहिनी टाकावी किंवा ५.२५ मीटर्स रुंदीचा लवचिक फरसबंदी रस्ता (flexible pavement) सोडावा, जेणेकरुन ओपन कट पध्दतीने मलनिःसारण वाहिनी टाकता येईल. तथापि, बृहन्मुंबई महानगरपालिका ही MMRDA बरोबर प्रकरणाचा पाठपुरावा करण्यात अपयशी ठरली आणि जेथे मलनिःसारण वाहिनी प्रस्तावित होती अशा लिंक रोडच्या पट्टयांचे, MMRDA ने	एम.एम.आर.डी.ए. ने दि. ०८.०९.२००४ रोजी पत्राने कळवून देखील मलनिःसारण वाहीनी टाकण्यासाठी सिमेंट कॉंक्रीटच्या रस्त्यामध्ये एका बाजूस फलेक्सिबल जागा का सोडली नाही याचा बोध होत नाही.

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	ऑक्टोबर २००५ मध्ये कॉंक्रीटीकरण केले. मूलतः ओपन कट पध्दतीने काम करण्याचे नियोजिलेले असताना SP विभागाने (फेब्रुवारी २०१४) रु ३७.८० कोटीचे काम सूक्ष्म बोगदा पध्दतीने करण्यासाठी सोपविले. वर्ष २०१४ मध्ये कामाची ओपन कट पध्दतीने अंदाजित किंमत रु. २८.६९ कोटी होती. जुलै २०१६ पर्यंत रु. ३२.९७ कोटी किंमतीच्या एकूण १७६५ मीटर्सच्या मलनिःसारण वाहिन्या टाकण्यात आल्या होत्या. शासनाने सांगितले (जानेवारी २०१६) की, MMRDA ने बृहन्मुंबई महानगरपालिकेला सूचना न देता संपूर्ण पट्ट्यालगत कॉंक्रीटचे रस्ते बांधले होते. उत्तर समाधानकारक नाही, कारण MMRDA ने पुरेशी जागा रस्त्यालगत सोडण्यास संमती दर्शवली होती, परंतु संपूर्ण रस्त्याचे कॉंक्रीटीकरण होणार हे माहित असूनसुध्दा बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने काम करण्यात दिरंगाई केली हे त्यांच्यामधील पत्रव्यवहारावरुन स्पष्ट होते. अशाप्रकारे MMRDA आणि बृहन्मुंबई महानगरपालिकेमधील समन्वयाच्या अभावामुळे अतिरिक्त भार निर्माण झाला.	
	निविदा अंतिम करण्यात विलंब :- MTBM पध्दतीने पश्चिम उपनगरातल्या विविध ठिकाणी RC पाईप्स पुरवणे व मलनिःसारण वाहिन्या टाकणे यासाठी SP विभागाने (जुलै २०१२) रु. ५६.९३ कोटी अंदाजित किंमतीच्या कामासाठी निविदा मागविल्या. निविदा समितीने (०२ नोव्हेंबर २०१२) लघुत्तम निविदाकाराची निविदा स्वीकृत करण्याची (रु. ४९.१८ कोटी) शिफारस केली. प्रस्ताव १५० दिवस म्हणजेच दिनांक २२ डिसेंबर, २०१२ पर्यंत वैध होता. कागदपत्रांची पडताळणी करण्यात झालेला विलंब आणि निविदा समितीची शिफारस विचारात घेउन SP विभागाने कंत्राटदाराला त्याच्या प्रस्तावाची मुदत ४५ दिवसांनी , म्हणजेच ०५ फेब्रुवारी, २०१३ पर्यंत वाढवण्याची विंनती केली. कंत्राटदाराने SP विभागाची विनंती मान्य करत वैधता वाढवली. तथापि, वाढवलेल्या मुदतीतही कंत्राटदाराला कंत्राट देण्यात SP विभाग अपयशी ठरले. SP विभागाने पुर्ननिविदा मागविल्या (०६ फेब्रुवारी, २०१४) आणि लघुत्तम	बृहन्मुंबई महानगरपालिका ही निमशासकीय स्थानिक स्वराज्य संस्था असल्याने निविदेबाबत अंतीम निर्णय घेण्यापूर्वी, तसेच पारदर्शक कारभारासाठी विहीत प्रक्रीया पूर्ण कराव्याच लागतात. त्यानुसार विहीत निविदा प्रक्रीया राबविण्यात आली. म्हणून निविदा प्रक्रीयेत अवाजवी विलंब झाला असे म्हणणे योग्य होणार नाही.

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	निविदाकाराला रु. ६७.१७ कोटी (१८ टक्के अधिमुल्य) किंमतीचे काम सोपविले. अशाप्रकारे SP विभागाने आधीची निविदा विहीत कालावधीत अंतिम न केल्यामुळे निविदा किंमतीमध्ये रु. १७.९९ कोटींची वाढ झाली. शासनाने सांगितले की (जानेवारी २०१६) कंत्राटदार विदेशी कंपनी होती, सादर केलेल्या विविध कागदपत्रांची तपासणी करण्यात गेलेला वेळ आणि तिस-या मुदतवाढीसाठी कंत्राटदाराने प्रतिसाद न दिल्यामुळे बोली प्रक्रिया रद्द केली गेली आणि पूर्ननिविदा मागविण्यात आल्या. निविदा प्रक्रियेत अवाजवी विलंब झाला हे उत्तरावरुन स्पष्ट होते.	
४.३.८	**मलनिःसारण प्रचालन विभागाने अंमलबजावणी केलेली कामे:-** घातलेल्या मलनिःसारण वाहिन्यांचे आणि त्याअंतर्गत येणा-या मलनिःसारण उदंचन केंद्रांचे कार्यचलन व देखरेख, WWTFs मध्ये येणा-या सांडपाण्यावर प्रक्रीया आणि प्रक्रीया केलेले सांडपाणी समुद्रात / खाडीत सोडणे ही कामे मलनिःसारण प्रचालन (SO) विभागाला सोपविण्यात आली होती. पंपाच्या कार्यक्षमतेची वाढ करण्याचे काम आणि सांडपाणी वहनासाठी नवीन उदंचन केंद्रांचे उभारण्याचे काम MSDP कडे सोपविण्यात आले होते. मुंबई शहराच्या मलनिःसारण जाळयांतील अनेक पटटे हे अतिशय जुने होते आणि मलनिःसारण पाईप्स चिकणमातीच्या विटांनी बनवलेले होते. SO विभागाने हया जुन्या मलनिःसारण जाळयाचे परिस्थिती निर्धारण करावयाचे होते आणि दृष्टीस आलेल्या जीर्ण आणि मोडकळीस आलेल्या पट्ट्यांचे पुर्नवसन करावयाचे होते. SO विभागाने १५० कि.मी. जुन्या मलनिःसारण वाहिन्यांचे परिस्थिती निर्धारण केले (१९९७). हया अध्ययनानंतर३६३ कि.मी.लांबीच्या जुन्या मलनिःसारण वाहिन्यांचे पुनर्वसन करणे बृहत आराखडयात अंदाजित केले होते. बृहत आराखडयामध्ये १,२४१ कि.मी.८८च्या मलनिःसारण वाहिन्या जाळयाचे परिस्थिती निर्धारण करण्याचेही प्रस्ताविले केले होते.परिस्थिती निर्धारणाची व पुनर्वसन कामाचा अंदाजीत खर्च रु.१,१७४.७० कोटी (२००१ किंमतीनुसार) होता.	बृहत आराखडयामधील नमूद ३६३ कि.मी. लांबीच्या मलनिःसारण वाहिन्यांचे पुर्नवसन हे मलनिःसारण प्रचालन खात्याने सन १९९५-९६ मध्ये मेसर्स जी.के.डब्लु. कन्सल्टन्टस या सल्लागारांमार्फत केलेल्या मलनिःसारण वाहिन्यांच्या तपासणी व स्थिती अवलोकन सर्वेक्षण अहवालाच्या निष्कर्षाच्या आधारे प्रस्तावित केले आहे. सदर सल्लागारांनी एकुण १३९१ कि.मी. मलनिःसारण वाहिन्यांपैकी १५० कि.मी. लांबीच्या मलनिःसारण वाहिन्यांचे तपासणी व स्थिती अवलोकनाचे सर्वेक्षण केले होते आणि या सर्वेक्षण अहवालानुसार एकुण ४४.८४ कि.मी. लांबीच्या जीर्ण मलनिःसारण वाहिन्यां पुनर्वसनासाठी प्रस्ताविल्या होत्या. या निष्कर्षाच्या आधारे विभागीय मलनिःसारण वाहिन्यांच्या लांबीच्या बहिर्वेशनानुसार (Extrapolation) एकुण १२४१ कि.मी. मलनिःसारण वाहिन्यांपैकी ३६३ कि.मी. लांबीच्या मलनिःसारण वाहिन्यांचे पुर्नवसन बृहत आराखडयामध्ये गृहीत धरले होते. तसेच, या ३६३ कि.मी. लांबीच्या मलनिःसारण वाहिन्यांच्या

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	जुलै,२०१६ अखेरीस, SO विभागाने वर्ष २०१०-१६ या कालवधीत रु.८९.२५ कोटी खर्च करुन, १,२५६ कि.मी.च्या (चार कामे) जुन्या मलनिःसारण वाहिन्यांचे परिस्थिती निर्धारण केले. परंतु, पुनर्वसनासाठी कालबध्द आराखडा तयार करताना, जीर्ण आणि मोडकळीस आलेल्या मलनिःसारण वाहिन्यांचे पट्टे विचारात घेतले नव्हते. जुलै,२०१६ अखेरीस SO विभागाने पुनर्वसन आराखडयातील एकूण ३६३ कि.मी. पैकी ६२.०१ कि.मी. जुन्या मलनिःसारण वाहिन्यांचे पुनर्वसन केले. हया ६२.०१ कि.मी. पैकी SO विभागाने २०१०-१६ या कालावधीत रु.२१०.२२ कोटीची (३७.३१ कि.मी.) पाच पुनर्वसन कामे[८९]हाती घेतली. हयापैकी दोन कामे[९०] रु.२२.७९ कोटीत पूर्ण केली व दोन कामे[९१]रु.४२.७६ कोटी खर्च करुन प्रगतीपथावर होती. उर्वरीत एक काम[९२]जे रु.७३.६३ कोटीला दिले होते, ते रु.१.८० कोटी खर्च झाल्यावर कामाची अंमलबजावणी करताना कंत्राटदाराने कोणतेही सुरक्षा उपाय न अवलंबिल्यामुळे रद्द करण्यात आले. पूर्ण झालेल्या परिस्थिती निर्धारणाच्या झालेल्या चार कामांपैकी दोन कामे आणि पुनवर्सनाची सर्व पाच कामे आम्ही चाचणी तपासणीकरीता निवडली. या कामांच्या अंमलबजावणी दरम्यान काढलेले निष्कर्ष खालील परिच्छेदांत चर्चिले आहेत.	पुर्नवसनाची कामे ही उर्वरीत १२४१ कि.मी. (१५० कि.मी. वगळता) लांबीच्या मलनिःसारण वाहिन्यांची तपासणी व स्थिती अवलोकन करुन, येणाऱ्या सर्वेक्षण अहवालाच्या निष्कर्षाच्या आधारे करण्याचे बृहत आराखडयामध्ये नमूद केले आहे. तदनंतर, मेसर्स एम. डब्ल्यु. एच. कन्सल्टन्टस या सल्लागारांमार्फत ४६ कि.मी. लांबींच्या मलनिःसारण वाहिन्यांचे स्थिती अवलोकनाचे सर्वेक्षण करण्यात आले, ज्यामध्ये सल्लागारांनी १० कि.मी. लांबींच्या मलनिःसारण वाहिन्याचे पुर्नवसन प्रस्ताविले होते. उर्वरित ११९५ कि.मी. लांबीच्या जुन्या मलनिःसारण वाहिन्यांची तपासणी व स्थिती अवलोकन करण्यात आले. या सर्वेक्षण अहवालानुसार एकुण ७४ कि.मी. लांबीच्या जीर्ण मलनिःसारण वाहिन्यां पुनर्वसनासाठी प्रस्ताविल्या गेल्या. अशा प्रकारे, एकूण १३९१ कि.मी. मलनिःसारण वाहिन्यांचे स्थिती अवलोकनाचे सर्वेक्षण करण्यात आले व त्यामध्ये एकूण १२८ कि.मी. लांबींच्या मलनिःसारण वाहिन्याचे पुर्नवसन प्रस्ताविले गेले. त्यातील ६२ कि.मी. लांबीच्या जीर्ण मलनिःसारण वाहिन्यांचे चरविरहित तंत्रज्ञानाने तसेच २७ कि.मी. लांबीच्या जीर्ण मलनिःसारण वाहिन्यांचे स्थानिक दुरुस्ती तंत्रज्ञानाने पुनर्वसन करण्याची कामे सन २०१६ पर्यंत विविध कंत्राटाद्वारे पूर्ण झालेली आहेत. सद्यस्तिथित उर्वरीत ३९ कि.मी. आणि तदनंतर आढळलेल्या १० कि.मी. लांबीच्या असे एकूण ४९ कि.मी. लांबीच्या जीर्ण मलनिःसारण वाहिन्यांच्या पुनर्वसनाची कामे हाती घेण्यात आलेली आहेत. उपरोक्त प्रमाणे कालबद्ध पद्धतीने मलनिःसारण वाहिन्यांच्या

<table>
<tr><th>परिच्छेद क्रमांक</th><th>परिच्छेद</th><th>स्पष्टीकरण</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>पुनर्वसनाची कामे २०२१ पर्यंत पूर्ण करण्याचे नियोजिले आहे.</td></tr>
<tr><td>४.३.८.१</td><td>कंत्राटदारांना जादा प्रदान :-
SO विभागाने (२०१०-१५), पाईप बर्स्टींग मशीन, मशीन वुंड स्पायरल लाईनींग आणि ग्लास रिएनफोर्सड पाईप लाईन्सच्या (GRP लाईनर्स) सहाय्याने पूनर्वसन कामांची अंमलबजावणी करण्यासाठी बाब दर निविदा मागविल्या, वरील मशीन्सच्या सहाय्याने काम पूर्ण करण्यासाठीच्या संयुक्त दरात मशीन्सची, स्नॅपर्स व कटर्स आणि ऑक्झिलरी मशीन्सची किंमत GRP लाईनर्सची किंमत दळणवळण आकार, लागु असलेला कर इ. चा समावेश होता. निविदा शर्तीप्रमाणे कंत्राटदाराने उधृत दरांचा तपशील देण गरजेचे होते आणि गरज पडल्यास, बाबींच्या दराबाबत विभाग स्पष्टीकरण मागवू शकत होते. बाबींचे अंतिम केलेले दर व केलेल्या कामांची लांबी या आधारावर कंत्रादाराला प्रदान करण्यात आले होते.
आम्ही केलेल्या छाननीतून असे आढळून आले की, उधृत दरांच्या विभागीय निर्धारणात अनेक कमतरता दिसून आल्या. परिणामी दोन प्रकरणांत जुलै २०१६ अखेरीस कंत्राटदाराला रु.२२.०५. कोटींचे जादा प्रदान करण्यात आले.
• २० ठिकाणच्या कामांमध्ये (S०४-०९-T-३ आणि ०७-T-१), जीर्णावस्थेतील वाहिन्यांना मजबूत करण्यासाठी GRP लाईनर्स वापरण्यात आले. GRP च्या प्रति RMT खरेदीसाठी कंत्राटदाराला रु.२१,२०० ते रु.६६,९२० या दरांदरम्यान प्रदान केले गेले. कामासाठी वापरलेल्या सामानांच्या आणि इतर अनुष्ंगिक शुल्क यावरील जकात पावतीसोबत जोडलेल्या कर बीजक (Tax Invoice) पाहता आम्हाला असे दिसून आले कि GRP ची प्रत्यक्ष प्रति RMT ही रु.१०,३४५ आणि रु.४२,५१८ या मर्यादेत होती, GRP लाईनर्सच्या फुगलेल्या दरांचा कंत्राटात समावेश केल्यामुळे, SO विभागाने कंत्राटदाराला (२०१२-१४ दरम्यान अंतिम देयक प्रदान) रु. १७.७३ कोटीचे अतिरिक्त प्रदान केले. केलेले अतिरिक्त प्रदान वसूल करण्यासाठी SO विभगाने कोणतीही पावले उचलली नव्हती.</td><td>मलनिःसारण प्रचालन विभागाने मलनिःसारण वाहिन्यांच्या जीआरपी लाइनिंगने पुनर्वसनाकरीता बाबदर तत्त्वावर निविदा मागविण्यात आल्या होत्या (कंत्राट क्र. SO४-०९-T-३ व SO४-०७-T-१). या निविदांस प्राप्त झालेले दर हे कार्यालयीन अंदाजपत्रकास अनुसरून आणि रास्त व वाजवी असल्याने सक्षम अधिकाऱ्यांद्वारे मंजूर करण्यात आले. तदनंतर सदर काम यशस्वीरीत्या पूर्ण करण्यात आले.
निविदेतील तरतुदीनुसार विभागाने निविदाकाराकडून त्यांनी उद्धृत केलेल्या किंमतीकरिता दर विश्लेषण प्राप्त केले होते. सदर निविदाकरिता निविदाकाराने साईट सर्वेक्षण करून तसेच कामाच्या व्याप्तीस अनुसरून काम पूर्णत्वाकरिता</td></tr>
</table>

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
		आवश्यक सर्व बाबी लक्षात घेऊन दर सादर केले होते. निविदाकाराने या कामांसाठी लागणारा कच्चा माल व यंत्रसामुग्री करिता भारतीय बाजारभाव विचारात घेऊन दर सादर केले होते. निविदेतील अटीनुसार निविदाकाराने कामाची व्याप्ती लक्षात घेऊन काम पूर्ण करण्याकरिता लागणारा खर्च हा दरपत्रिकेतील बाबींमध्ये विभागून सादर केला होता. त्यामुळे निविदा प्राप्त झाल्यानंतर कंत्रादाराने सादर केलेल्या दरांमध्ये बदल करुन अधिदान करणे हे निविदा प्रक्रियेशी सुसंगत नाही. उपरोक्त स्पष्टीकरणानुसार कंत्राटदारास केले गेलेले अधिदान हे उद्धृत केलेल्या दरानुसार असून रु. १७.७३ कोटीचे कुठलेही अतिरिक्त अधिदान केले गेले नाही.
	• कामावर लावलेल्या पाईप बर्स्टिंग मशिनचा कालावधी आणि मशिनचे आयुर्मान लक्षात घेउन अंदाजपत्रकात त्याप्रमाणात मशिनच्या किमतीचा १८ ठिकाणांच्या कामाचा (SO४-१०-T-३ आणि SO४-१२-T-३) समावेश करणे आवशक आहे. लेखापरीक्षणाच्या विश्लेषणात असे दिसून आले कि एका प्रकरणात एका मशिनची त्याचा आयुर्मानामध्ये ६०००० मीटर पाईप लाइन टाकण्याची क्षमता असताना कंत्राटदाराला केवळ ८०४५ मीटर साठी कार्यादेश देण्यात आला. दुसऱ्या एका प्रकरणात एक मशिन केवळ १६ महिनेच कामावर नियुक्त केली होती तरीही कंत्राटदाराने योग्य प्रमाणात किंमत घेण्याऐवजी मशिनची पूर्ण किंमत घेतली, ज्यामुळे ४.३२ कोटीचे अतिरिक्त प्रदान झाले (जुलै २०१६). शासनाने संगितले (जानेवारी २०१६) कि उत्पादन शुल्क बीजकामध्ये (excise invoice) नमूद केलेल्या किमतीमध्ये केवळ बनावट (fabrication charges)	मशिनच्या आयुर्मानामध्ये ६०००० मीटर पाईप लाइन टाकण्याची क्षमता असली तरी सदर कंत्राट हे प्रशासकीय मंजूरी नुसार ८०४५ मिटर कामासाठी देण्यात आले होते. तसेच दुसऱ्या प्रकरणात कंत्राट कालावधी १६ महीने असल्याने एक मशीन तेवढ्या कालावधीसाठी वापरली गेली. कंत्राट क्रं. SO४-१०-T-३ नुसार कंत्राटदाराने उधृत केलेली किंमत ही ८ की.मी. च्या अनुषंगाने केलेली होती व तसेच कंत्राट क्रमांक SO४-१२-T-३ या कामासाठी एका मशिनची किंमत ही १६ महीने कंत्राट कालावधी लक्षात घेऊन कंत्राटदाराने त्याचा वाजवी दर हा विभागाला सादर केला होता. ह्या विभागाने निविदेमधील सर्वसाधारण अट, क्रं १३ (कंत्राट क्रं. SO४-१०-T-३) व क्रं २९ (कंत्राट क्रं. SO४-१२-T-३)

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	भार समविष्ठ करण्यात आला होता आणि इतर कोणतेही आनुषंगिक भार त्यात समाविष्ट नव्हते. उत्तर समाधानकारक नव्हते कारण कि, बनावट खर्च, दळणवळण खर्च आणि कंत्राटदाराच्या नफ्याचा हिस्सा गृहीत धरूनच त्यानंतर जादा प्रदनाची रक्कम काढण्यात आली होती . प्रभारी अभियंत्यांनी काम सोपवण्याआधी तपशीलवार पुरवणी दर सूची मिळवणे आणि प्रदान करण्याआधी कंत्राटदाराच्या दाव्यासंबधित कागदपत्रे मागणे गरजेचे होते . प्रत्यक्ष केलेले काम तपासून प्रमाणित करणे हे सुद्धा त्याने करावयाचे होते.	मधील तरतुदी लक्षात ठेवता, सादर केलेल्या दरांमध्ये योग्य ते कर, बनावट खर्च यांचा समावेश करून विभागास सादर केले होते. जे पूर्ण कंत्राटासाठी बंधनकारक होते. तसेच, सदर कंत्रांटामधील अंदाजपत्रकात मशिन्सची मूळ किंमत ही घसारा किंमत धरूनच घेतलेली आहे. तसेच यंत्राची उपयुक्तता दिर्घ कालावधीसाठी (६०००० मीटर पाईप लाईन टाकणे) असली तरी, उधृत केलेली किंमत कंत्राट कालावधीसाठी आणि कामाच्या व्याप्तीस अनुसरुन असून रास्त व वाजवी होती. त्यामुळे कंत्राटदारास कोणत्याही प्रकारचे ज्यादा अधिदान करण्यात आले नाही. तसेच प्रत्यक्ष केलेले काम सक्षम अभियंत्यांनी तपासूनच प्रमाणित केलेले आहे.
४.३.८.२	**अधिक दराने कंत्राटदाराला काम सोपवणे:-** पश्चिम उपनगरातील परिस्थिती निर्धारण आणि मनुष्य जाऊ शकेल अशा मलनिःसारण वाहिन्यांच्या स्थानिक दुरुस्तीच्या रु.१४.४५ कोटीच्या कामाची SO विभागाने बाब निहाय दर निविदा९३ (item rate tender) तयार केली. ह्या कंत्राटात इतर कामांबरोबर दोन जवळपास सारखी कामे स्लाईस-ए आणि स्लाईस-बी मध्ये करायची होती ज्यास एकच कंत्राट म्हणून देण्यात आले होते. दोन लघुत्तम बोलीदारांना स्लाईस-ए आणि स्लाईस-बी ची कामे अनुक्रमे रु.७.६२ कोटी आणि रु.६.२९ कोटी देण्यात आली. कामाचे कार्यादेश ऑक्टोबर २०१३ मध्ये जारी करण्यात आले आणि त्यानुसार काम डिसेंबर २०१५ पर्यंत पूर्ण करावयाचे होते. विभागीय अंदाजपत्रके आणि दोन्ही स्लाईसकरिता दिलेल्या कंत्राटाच्या छाननीनंतर असे आढळून आले की, स्लाईस-ए च्या तुलनेत स्लाईस-बी च्या ब-याचशा बाबींचे दर कंत्राटदाराने कमी उधृत केलेले होते. SO विभागाने दरातील तफावतीकडे दुर्लक्ष केले आणि दोन्ही कात्राटदारांना त्यांनी उधृत केलेल्या दराने कंत्राट सोपवण्यात आले.SO विभागाने स्लाईस-ए साठी उधृत दरांचे विश्लेषण केले	स्लाइस-ए मधील काम हे १३३५० मिटर मालाड ते दहिसर मध्ये आहे व स्लाइस-बी मधील काम हे १३७०० मीटर बांद्रा ते मालाड मध्ये आहे. स्लाइस-ए मध्ये प्राप्त झालेल्या ३ निविदापैकी न्युनतम देकार हा अंदाजपत्रकाच्या ३.८% जादा होता. स्लाइस-बी मध्ये प्राप्त झालेल्या ४ निविदापैकी न्युनतम देकार हा अंदाजपत्रकाच्या ११.४% कमी होता. स्लाइस-बी मध्ये जास्त स्पर्धा असल्यामुळे दरामध्ये फरक आहे. स्लाइस-ए व स्लाइस-बी मधील मलवाहिन्या या आकार, लांबी आणि परिसर या बाबतीत वेगळ्या आहेत. तसेच दोन्ही स्लाइस आकार, लांबी, काठिण्य पातळी (कामासाठी) या बाबतीत स्वतंत्र, एकमेकांपेक्षा वेगळे आहेत. दोन्ही निविदांसाठी प्राप्त झालेले देकार हे योग्य

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	नाही. बोलीदाराने Bill of Quantity चे फक्त block rates सादर केले होते. दोन्ही कंत्राटदारांना प्रत्येक बाबींसाठी देऊ केलेले दर लक्षात घेता, SO विभागाने स्लाईस-ए चे काम रु.१.१० कोटीच्या अधिक रकमेवर सोपवले. शासनाने सांगितले की (जानेवारी,२०१६) दोन्ही कामांच्या स्थळांची परिस्थिती वेगवेगळी होती. तथापी, शासनाने प्रशंसा करीत स्वीकारले की, सदर मुद्दा विस्तृत दृष्टीकोनाशी संबंधित होता. वस्तुस्थिती ही आहे की दरांचे योग्य विश्लेषण न करता SO विभागाने अधिक दराने काम सोपविले.	स्पर्धेनंतर प्राप्त झालेले असून, वेगवेगळ्या कंत्राटदारांनी वेगवेगळ्या दरपत्रिकांसाठी उधृत केलेले दर वेगवेगळे आहेत. त्यामुळे स्लाइस-ए मधील दरपत्रिकेला मिळालेले दर स्लाइस-बी मधील दरपत्रिकेतील दरांशी तुलना करणे प्रशस्त नाही. वरील बाबींचा विचार करता SO विभागाने बहाल केलेली कामे ही दरांचे योग्य विश्लेषण करुन महानगरपालिकेच्या निविदा प्रक्रीयेनुसार केलेली आहेत.
४.३.८.३	**मलनिःसारण उदंचन केंद्र आणि प्राधान्य दिलेल्या बोगदयांच्या कामांची अंमलबजावणी :-** बृहत आराखडयात असे दिसून आले की मध्यम मलनिःसारण उदंचन केंद्राची क्षमता ४८ टक्क्यांपर्यंत घटली होती आणि पंपाच्या घटलेल्या क्षमतेमुळे आणि मलनिःसारण वाहिन्यांच्या अपू-या वहनक्षमतेमुळे क्षेत्र -IV मध्ये तयार होणारे २९८ MLD सांडपाणी, मालाड आणि वर्सोवा येथील WwTFs पर्यंत पोहचत नव्हते आणि तसेच प्रक्रिया न करता मालाडच्या खाडीत सोडले जात होते. MSDP ने (एप्रिल २००७) विस्तृत अभियांत्रिकी आराखडा तयार करणे आणि १५ उदंचन केंद्रांच्या कामाची अंमलबजावणी तसेच दोन प्राधान्य दिलेल्या बोगदयांच्या कामांसाठी प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागार (PMC) नेमले. बृहत आराखडयाप्रमाणे २००१ च्या किंमतीनुसार पंपीग कामांची अंदाजीत किंमत रू. ५४७.५८ कोटी व प्राधान्य दिलेल्या बोगद्यांच्या कामाची (क्षेत्र V मालाड) किंमत रू. २४६.५२ कोटी होती.अनिर्णित जमीन प्रकरणे, आराखडयातील बदल, रेखाचित्रे व प्रस्तावित उदंचन केंद्रांची क्षमता आणि पर्यावरण बाबींमुळे ड्रॉप शाफ्ट (drop shaft) आणि मालाड येथील शिंपोली उदंचन केंद्र (रु.२९.२७ कोटी) ही कामे वगळता SO विभाग वरीलपैकी कोणतेही काम जुलै २०१६ पर्यंत करु शकले नव्हते. अशा प्रकारे सांडपाण्याचे पंपिंग आणि प्राधान्य दिलेल्या क्षेत्र IV आणि Vयेथील सांडपाण्याच्या बायपासच्या परिस्थितीत सुधारणा झाली नाही आणि मालाड खाडीतील पाण्याचा	निर्देशित कामासाठी प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागार (PMC) नेमले होते. सदर प्रकल्प व्यवस्थापन सल्लागारांची मुदत एप्रिल २०१५ मध्ये संपली. त्यानंतर, या सर्व कामांसाठी एकच सल्लागार न नेमता वेगवेगळया सल्लागारांची नियुक्ती करण्यात आली आहे. सदयस्थितीत, प्राधान्य बोगद्यांच्या कामांच्या निविदा तयार असून केवळ वन खात्याच्या परवानगी मिळाली नसल्यामुळे निविदा मागविता यत नाहीत. वल्लभनगर व चिंचपोकळी उदंचन केंद्राची कामे सुरू केलेली आहेत. उरलेल्या उदंचन केंद्राच्या निविदासाठी प्रक्रिया प्रगतीपथावर आहे.

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	दर्जा दिवसेंदिवस खालावत गेला. **शिफारस-१:** कंत्राटदारानी उधृत केलेल्या दरांचे निविदेतील अटिंनुसार संबंधित कागदपत्रांच्या संदर्भाने विश्लेषण करण्याची बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने सुनिश्चितता करावी. जेणेकरुन अतिरिक्त प्रदान टाळता येईल.	
४.३.९	**मुंबई मलनिःसारण विल्हेवाट प्रकल्पाचे मलनिःसारण प्रक्रिया सुधारण्यात आलेले अपयश:-** बृहत आराखड्याप्रमाणे MSDP ने रू. १,३०४.१० कोटीचे सात WwTF बांधणे, मालाड व वर्सोवा WwTFs ते एरंगलपर्यंत दोन transfer WwTFs बांधणे आणि एरंगल येथून प्रक्रिया केलेले सांडपाणी पातमुखापासून समुद्रात सोडणे ही कामे होती. बृहन्मुंबई महानगरपालिकेच्या सांडपाण्याच्या संबंधित माहितीची विश्लेषण, बृहत आराखड्यात प्रस्तावित तंत्रज्ञानानुसार सर्व WwTF ची संकल्पचित्रे तयार करणे, निविदा कागदपत्रे तयार करणे आणि निविदा अंतिमीकरण ह्या प्रक्रियेसाठी बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने (एप्रिल २००७), PMC ला नियुक्त केले. PMC ला पाच वर्षासाठी म्हणजेच एप्रिल २०१२ पर्यंत रू. ८२.३६ कोटी किंमतीवर नियुक्त केले होते. MoEF व JNNURM सेलकडून पर्यावरण मंजुरी (जानेवारी २००८) मिळाल्यावर सर्व WwTFs च्या एकाचवेळी बांधकाम करण्याकरिता, बृहन्मुंबई महागनपालिकेने (२००९ ते २०१२ दरम्यान) त्यांच्या आराखडयात बदल केला. PMC च्या सेवांची व्याप्ती रू. १८० कोटीपर्यंत वाढवली आणि कंत्राटाला एप्रिल २०१५ पर्यंत मुदतवाढ दिली. कुलाबा WwTF प्रकल्पाव्यतिरिक्त इतर ठिकाणी बृहन्मुंबई महागनपालिका अतिक्रमण मुक्त ठिकाणे आणि वन मंजु-या मिळवू शकली नाही. PMC ने सुचवलेल्या संकल्पचित्रांतील बदलांमुळे कुलाबा WwTF साठी मे २०११ मध्ये सुरू केलेली निविदा प्रक्रिया, जुलै २०१६ पर्यंत अंतिम होऊ शकली नाही. एप्रिल २०१३ पर्यंत संकल्पचित्र कामासाठी PMC ला रू. १४१.७८ कोटी प्रदान करण्यात आले आणि एप्रिल २०१५ मध्ये कंत्राट समाप्त करण्यात आले. जुलै २०१६ पर्यंत MSDP ने	दि. २२ नोव्हेंबर २००६ रोजी स्थायी समिती ठराव क्र. ८०९ अन्वये सहभागी संस्था मेसर्स मॉट मॅकडोनाल्ड (युके) मेसर्स आर. व्ही. अँडरसन अससिएटस लि. (कॅनडा), मॉट मॅकडोनाल्ड प्रा. लि.(भारत) आणि पी.एच.ई. कन्सल्टंटस यांना घटक दोन आणि घटक तीन मधील अभियांत्रिकी या विस्तृत रेखांकनासाठी आणि प्रकल्प व्यवस्थापनाची अंमलबजावणी करण्यासाठी तसेच पर्यवेक्षणासाठी दि. ३० नोव्हेंबर २००६ रोजी नियुक्त केले आहे. सदरहू सल्लागार सेवा कंत्राटाचा कार्य कालावधी ६० महिन्याचा होता व १६ एप्रिल २००७ पासून कंत्राट कालावधीस सुरुवात झाली होती आणि सल्लागार सेवा कंत्राटाची किंमत रु. ८२,३५,७८,९४५.८७ एवढी होती. या कंत्राटात सर्वेक्षण करणे, इन्सपेक्शन रिपोर्ट, बीओडीआर, डीडीआर, मसुदा निविदा, निविदा व प्रकल्प व्यवस्थापनाची अंमलबजावणी इ. कामे अंतर्भूत होती. या सल्लागाराला दि. २२ ऑगस्ट २०१३ रोजी स्थायी समिती ठराव क्र. ४७० अन्वये सन २०१२ पासून कामाच्या स्वरूपात बदल करून एप्रिल २०१५ पर्यंत मुदत वाढ देण्यात आली व सेवाकंत्राटाची किंमत रु. १८० कोटी एवढी झाली. सदर सल्लागाराने ३२ कामांचे विविध अहवाल व मसुदा निविदा सादर केल्या आहेत. सदर कंपनीचे

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	प्रस्तावित WwTF कामांपैकी एकही काम सुरू करू शकले नव्हते. तरंगते पदार्थ आणि वाळुचे कण काढून टाकून ८४० MLD सांडपाणी कुलाबा, वरळी, बांद्रा आणि मालाड येथील WwTF मधून समुद्रात सोडले जाऊ लागले आणि समुद्राचे पाणी दुषित होणे चालूच राहीले. वर्सोवा, भांडूप व घाटकोपर येथील WwTF च्या बसवलेल्या पायाभूत सुविधांचा कमी वापर झाला. परिणामस्वरूप २५८ MLD सांडपाणी MPCB / CPCB ने निश्चित केलेल्या प्रमाणकापर्यंत स्वच्छ करता येऊ शकले नव्हते.	कंत्राट दि. १५.०४.२०१५ रोजी संपुष्टात आलेले आहे. सकृतदर्शनी असे आढळले की काही कामे सल्लागारांच्या त्रुटींमुळे प्रगतीशील होऊ शकली नाहीत यास्तव म.न.पा. अंतर्गत चौकशी समिती नेमण्यात आली. या चौकशी समितीचा अहवाल महापलिकेला प्राप्त झाला आहे व त्यातील आढळून आलेल्या कारणासंबंधात सल्लागारांवर कारणे दाखवा नोटीस बजावण्यात आली आहे व पुढील कार्यवाही सुरू आहे. त्यानंतर या सर्व कामांसाठी एकच सल्लागार न नेमता वेगवेगळया सल्लागारांची नियुक्ती करण्यात आली आहे. ऑक्टोबर २०१६ पासून कुलाबा मलजल प्रक्रिया केंद्र आणि वल्लभनगर उदंचन केंद्राच्या कामास सुरूवात झाली असून फेब्रुवारी २०१७ पासून चिंचपोकळी उदंचन केंदाच्या कामास सुरूवात झाली आहे. पुरेशा जागेचा अभाव, मलनिःसारण प्रक्रिया केंद्रांच्या प्रस्तावित जागेवर असलेली खारफुटी, वन व पर्यावरण तसेच सागरी नियंत्रण विभागाच्या मान्यता, स्विकृत करावयाच्या तंत्रज्ञानाची निश्चिती न होणे आणि समुद्रात किंवा खाडीत सोडावयाच्या प्रक्रिया केलेल्या मलजलामधील प्रमाणित घटक इत्यादी अडचणींमुळे कुलाबा WwTF प्रकल्पा व्यतिरिक्त इतर कामे सुरू करता आली नाही. कुलाबा WwTF साठी मे २०११ मध्ये निविदा प्रक्रिया सुरू करण्यात आली होती. तथापि, तांत्रिक बाबींमुळे तत्कालिन सल्लागारांच्या शिफारशीनुसार सदर निविदा प्रक्रिया रद्द करण्यात आली. त्यानंतर फेब्रुवारी २०१४ मध्ये पुन्हा निविदा मागविण्यात आल्या. परंतु, जास्त किंमतीच्या निविदा प्राप्त

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
		झाल्यामुळे ही प्रक्रिया रद्द करण्यात आली. त्यानंतर ऑगस्ट २०१५ मध्ये पुन्हा निविदा मागविण्यात आल्या व नवीन सल्लांगारामार्फत कार्यवाही पुर्ण करून जुलै २०१६ मध्ये कुलाबा WwTF च्या कामाचा कार्यादेश देण्यात आला. सदर काम प्रगतीपथावर असून सदर काम फेब्रुवारी २०१९ मध्ये पूर्ण होणे अपेक्षित आहे. घाटकोपर या मलजल प्रक्रिया केंद्राच्या निविदेची प्रक्रिया मार्च २०१२ मध्ये सुरू केली गेली होती परंतु, अधिक स्पर्धात्मक बोली प्राप्त होण्याकरिता तसेच अधिकाधिक ठेकदारांचा सहभाग होण्याकरिता २०१५ मध्ये या कामांच्या निविदा रद्द करण्यात आल्या. त्यानंतर मे २०१६ मध्ये केंद्रीय प्रदुषण नियंत्रण मंडळाकडून सुधारीत मानंकानुसार घाटकोपर व भांडूप मलजल प्रक्रिया केंद्राकरीता निविदा मागविण्यात आल्या. निविदा प्रक्रिया दरम्यान २०१७ मध्ये पुन्हा नव्याने सुधारीत मानके प्रसिद्ध झाल्याने नोव्हेंबर २०१७ मध्ये निविदा प्रक्रिया स्थगित करण्यात आली. सुधारीत मानकानुसार जानेवारी २०१८ मध्ये मालाड वगळता इतर प्रक्रिया केंद्राची निविदा प्रक्रिया पुन्हा चालू करण्यात आलेली आहे.
४.३९.१	**प्रक्रिया न केलेल्या सांडपाण्याचा समुद्रात केला जाणारा मोठ्या प्रमाणातील विसर्ग:-** वर्ष २०१५-१६ दरम्यान शहरात प्रतिदिन २,१४६ MLD सांडपाणी तयार झाले. ह्यापैकी १,०९८ MLDसांडपाणी उल्लेख केल्यानुसार अस्तित्वात असलेल्या १,८६० चौ.कि.मी. च्या मलनि:सारण जाळ्यांमधून गोळा केला जात होता. उरलेले १,०४८ MLD सांडपाणी (४९ टक्के) प्रक्रिया न करता तसेच समुद्रात सोडले जात होते. प्रक्रिया न केलेले सांडपाणी हे मुख्यत्त्वे मिठी नदी (२१९.४९ MLD) वर्सोवा आणि मालाड क्षेत्रातील (२९८ MLD) अप्रक्रियीत सांडपाण्याचे bypass ,	बृहन्मुंबई महानगरपालिका क्षेत्रात ज्याठीकाणी मलनिःसारण वाहीन्या आहेत अश्या ठिकाणी मलप्रवाह मलनिःसारण वाहीन्यांदवारे महापालिकेच्या सांडपाणी प्रक्रिया केंद्रांपर्यंत वाहून आणला जाउन त्यावर प्रक्रिया करुनच महाराष्ट्र प्रदुषण नियंत्रण मंडळाणे ठरवून दिलेल्या निकषांनुसार विसर्ग केला जातो.

<table>
<tr><th>परिच्छेद क्रमांक</th><th>परिच्छेद</th><th>स्पष्टीकरण</th></tr>
<tr><td></td><td>मलनि:सारण प्रणालीविरहित झोपडपट्टी क्षेत्र (१७८.४० MLD) आणि ६० उघडे नाले (१२०MLD)येथून येत होता. उरलेले २३३.११ MLD सांडपाणी हे बृहन्मुंबई महानगरपालिकेला माहीत नसलेल्या विविध ठिकाणांहून सोडले जात होते. अशाप्रकारे अंदाजे ४९ टक्के सांडपाणी कोणतीही प्रक्रिया न करता समुद्रात आणि खाडीत सोडले जात होते.
पवई आणि विहार तलावापासून माहीम खाडीपर्यंतच्या मिठी नदीची प्रदूषण पातळी भयानक होती आणि त्यामुळे माहीम खाडीच्या सभोवतालचे समुद्राचे पाणी अतिशय दुषित झाले होते.
बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने या प्रकरणी सल्ल्यासाठी IIT ला सामील केले IIT मुंबईने त्यांच्या (जून २००६)अहवालात सुचविले की मीठी नदीलगत ३७ छोटी मलनि:सारण प्रक्रिया केंद्रे (STPs) उभारावी. MPCB ने सुध्दा IIT, मुंबईचा अहवाल स्विकारला (डिसेंबर २०१३). तथापि, बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने आर्थिक समस्या, अतिक्रमणे आणि झोपडपट्टी कार्यक्रमाची कारणे सांगत या अहवालावर आजतागायत (जुलै २०१६)कोणतीही कृती केली नाही. महानगरपालिकेकडील निधीची उपलब्धता आणि अतिक्रमणे हटवण्यासाठी बृहन्मुंबई महानगरपालिकाच जबाबदार होती ही वस्तुस्थिती बघता, वरील कारणे अस्वीकारणीय आहेत. शिवाय बृहन्मुंबई महानगरपालिकेकडे मिठी नदीच्या संपूर्ण पट्टयातील झोपडपट्टी विकासाकरितास कोणताही कालमर्यादित कार्यक्रम नव्हता. दरम्यानच्या काळात मिठी नदीतून अनिर्बंधित प्रक्रिया न केलेल्या विसर्गामुळे माहीम खाडी भोवतालच्या पाण्यातील BOD पातळी वाढत जात होती. MPCB च्या असे लक्षात आले (२०११-१३) नेमून दिलेल्या ३mg/१ या मानकाच्या तुलनेत समुद्राच्या पाण्यातील BCD ची पातळी ३३.७mg/१ आणि ७१.७mg/१ च्या दरम्यान होती.</td><td>बृहन्मुंबई महानगरपालिका क्षेत्रातील ज्याठीकाणी मलनिःसारण वाहीन्या नाहीत अश्या ठिकाणी सेप्टीक टँक तसेच खाजगी वसाहतींमधील, खाजगी मलजल संयंत्रादवारे त्या त्या ठिकाणी सांडपाण्यावर प्रक्रिया करुनच विसर्ग केला जातो.
बृहन्मुंबई महानगरपालिका क्षेत्रातील मिठी, दहिसर, पोयसर, ओशिवरा या चारही मोठया नद्यांचे तसेच इतर नाल्यांचे पाणलोट क्षेत्र झोपडपट्टयांमुळे अतिक्रमीत असल्या कारणाने व सेवा रस्ते निर्माण न झाल्यामूळे तेथे मलनिःसारण वाहिन्या टाकणे आणि सांडपाणी प्रक्रिया केंद्र निर्माण करणे शक्य झाले नाही. तथापि, सदर चारही नद्यांच्या प्रदूषण व सौंदर्यीकरणाबाबत महापालिकेने केलेल्या उपाय योजनांची माहिती खालीलप्रमाणेः-
अ) मिठी नदी:-
मिठी नदीतील प्रदुषण कमी करण्याकरिता पर्जन्य जलवाहिन्या खात्यामार्फत सल्लागार म्हणून मे. फ्रिशमन प्रभू यांची नेमणूक करण्यात आलेली आहे.
मिठी नदीचा उगम विहार तलावापासून होतो व मिठी नदी माहिम खाडीजवळ अरबी समुद्रास मिळते. मिठी नदीचा प्रवाह १७.८४ कि.मी. लांबीचा असून नदीच्या पाणलोट क्षेत्रात (Catchment) झोपड्या आहेत. या झोपडपट्यांमधून निर्माण होणारा बिनपावसाळी जलप्रवाह (Dry Weather Flow) निरनिराळया नाल्यांद्वारे मिठी नदीत प्रवाहित होतो. तथापि, मुख्य मलनिःसारण वाहिन्यामधून कोणतेही मलजल मिठी नदीमध्ये जात नाही.
सदर बिनपावसाळी जलप्रवाह (Dry Weather Flow)</td></tr>
</table>

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
		मिठीमध्ये प्रवाहित होण्यापासून रोखण्यासाठी सल्लागार मे. फ्रिशमन प्रभू यांची प्रमुख अभियंता (पर्जन्य जलवाहिन्या) खात्यामार्फत नेमणूक करण्यात आलेली आहे. सल्लागार फ्रिशमन प्रभू यांनी दिर्घ मुदतीची (Long Term) व अल्प मुदतीची (Short Term) कामे सुचविलेली आहेत. अल्प मुदतीच्या (Short Term) कामामध्ये खालील कामे प्रस्तावित आहेत:- १. फिल्टर पाडा ते पाणी पुरवठा प्रकल्प यानगृह पवई येथपर्यंत मलनिःसारण वाहिनी टाकणे व उदंचन केंद्र उभारणे. २. पाणी पुरवठा प्रकल्प यानगृह पवई येथे सुमारे प्रतिदिन ८.०० दशलक्ष लि. क्षमतेचा मलजल प्रक्रिया संयंत्र (STP) उभारणे. दिर्घ मुदतीच्या (Long Term) कामामध्ये खालील कामे प्रस्तावित आहेत:- १. मिठी नदीत प्रवाहित होणारे नाले (कल्पना कामरान नाला, अशोक लेलॅन्ड नाला इ.) महानगरपालिकेच्या मलनिःसारण वाहिन्यामध्ये प्रवाहित करण्यासाठी Interceptor ची कामे २. भरती प्रतिबंधक दरवाजे (Tidal Gate). ३. साकीनाका ते घाटकोपर WWTF पर्यत मलजल बोगदा करणे व त्याअनुषंगीक कामे मलजल उदंचन केंद्र, मलप्रक्रिया संयंत्र इ. कामे. अल्प मुदतीच्या (Short Term) कामांच्या निविदा मागविण्यात आल्या असून दिर्घ मुदतीच्या (Long Term)कामांचे अंदाजित खर्च, नकाशे व मसुदा निविदा तयार करण्याची कामे प्रगतीपथावर असून लवकरच त्याबाबतच्या निविदा मागविण्यात येतील.

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
		अल्प मुदतीच्या (Short Term) मधील सुमारे प्रतिदिन ८.० दशलक्ष लि. क्षमतेचा मलजल प्रक्रिया संयंत्र चालू झाल्यानंतर मिठी नदी बारमाही प्रवाहित करण्याची संकल्पना आहे. **ब) दहिसर नदी :-** दहिसर नदीच्या लगत जय संतोषीमाता मार्गावर वाढीव ६०० मि.मी. व्यासाची ३३२ मी. लांबीची मलनिःसारण वाहिनी टाकण्याची निविदा मागविण्यात आली होती. सदर कामास खूप चढ्या दराने प्रतिसाद मिळाल्यामूळे फेर निविदा मागविण्याची प्रक्रिया सुरु आहे. दहीसर नदीच्या दोन्ही बाजूस रंगनाथ केसकर रोड, बापू बागवे रोड, जय संतोषी माता रोड व रुस्तमजी इराणी मार्ग या ठिकाणी मलनिःसारण वाहिनी अस्तित्वात आहे व ती सुरळितरित्या कार्यरत असून त्यामधून मलजल दहिसर नदीमध्ये जात नाही. तसेच दहिसर नदीलगत दौलत नगर ते भगवती हॉस्पिटल दरम्यान अस्तित्वात असलेली अतिक्रमणे विभाग कार्यालयाद्वारे निश्कासित केल्यानंतर सदर ठिकाणी पजवा मार्फत संरक्षक भिंत व सेवामार्ग तयार झाल्यावर या विभागाद्वारे मलनिःसारण वाहिन्या टाकण्यात येतील. **क) पोईसर नदी व ओशिवरा नदी (वालभट नाला):-** पोईसर नदी व ओशिवरा नदीच्या दोन्ही बाजूस बहुतांश ठिकाणी झोपड्यांचे अतिक्रमण असून सदर अतिक्रमणे विभाग कार्यालयाद्वारे निश्कासित केल्यानंतर सदर ठिकाणी पजवा मार्फत संरक्षक भिंत व सेवामार्ग तयार झाल्यावर या विभागाद्वारे

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
		मलनिःसारण वाहिन्या टाकण्यात येतील. तसेच या नद्यांच्या ठिकाणी सध्या अस्तित्वात असलेल्या मलनिःसारण वाहिन्या सुरळीतरित्या कार्यरत असून त्यामधून मलजल सदर नद्यांमध्ये जात नाही. सन २०१८-१९ या आर्थिक वर्षामध्ये पोईसर नदीच्या लगत असलेल्या मंगूभाई दत्तानी मार्ग ते संतोष नगर येथील रस्त्यावर ३०० मि.मी.व्यासाची मलनिःसारण वाहिनी प्रस्तावित असून निविदा प्रक्रिया पूर्ण करुन काम हाती घेण्यात येईल. तसेच आर/दक्षिण विभागाच्या सिमेवरील पोईसर नदीलगत पजवा विभागामार्फत संरक्षण भिंत व सेवा रस्ता झाल्यानंतर सदर ठिकाणी ३०० मि.मी. व्यासाची मलनिःसारण वाहिनी टाकण्याचे काम प्रमुख अभियंता (मलनिःसारण प्रचालन)/ सहा.आयुक्त आर/दक्षिण विभाग यांच्यामार्फत हाती घेण्यात येईल. ओशिवारा नदीच्या (वालभट नाला) लगतच्या रस्त्यावर मलनिःसारण प्रकल्प विभागाने ६०० मि.मी. व्यासाची मलनिःसारण वाहिनी मोहन गोखले रस्त्यावर टाकण्याचे प्रस्ताविले आहे. मुंबई मधील नद्यांच्या पाणलोट क्षेत्रात अस्तित्वात असलेल्या मलनिःसारण वाहिन्यांद्वारे या भागात निर्माण होणारा मलप्रवाह घाटकोपर, वांद्रे, मालाड तसेच वर्सोवा या मलप्रक्रिया केंद्रात प्रवाहित केला जातो. सदर मलप्रक्रिया केंद्रामध्ये प्रक्रिया करुन मलप्रवाहाची विल्हेवाट करण्यात येते. तसेच दहिसर नदी, पोईसर नदी, ओशिवरा व वालभाट नदी या चारही नद्यांच्या संरक्षक भिंतीचे काम सद्यस्थितीत चालू आहे. तसेच चारही नद्यांच्या पुनरुज्जीवन व सौंदर्यीकरणासाठी महानगरपालिकेतर्फे सल्लागार नेमण्यासाठी अभिव्यक्ती

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
		स्वारस्य (Expression of Interest) मागविण्यात आले व त्यानुसार मे. टंडन अर्बन सोल्युशन यांची तांत्रिक सल्लागार म्हणून पर्जन्य जलवाहिनी खात्यामार्फत नेमणूक करण्यात आलेली आहे. संबंधित सल्लागारानी सादर केलेला आराखडा तपासून नदी पुनरुज्जीवन तसेच सौंदर्यीकरणाबाबत काम हाती घेण्यात येईल. ड) तसेच हाजीअली नाल्यामधील बिनपावसाळी जलप्रवाह महापालिकेच्या मलनिःसारण वाहीनीमध्ये वळविण्याचे काम प्रमुख अभियंता मलनिःसारण प्रचालन खात्यामार्फत हाती घेण्यात आले आहे.
४.३.९.२	**भांडूप, घाटकोपर आणि वर्सोवा येथील WWTFs च्या पायाभूत सुविधांचा अल्प वापर:-** वर्सोवा, भांडूप व घाटकोपर येथील WWTFs मध्ये संकलित झालेल्या २५८ MLD सांडपाण्यावर Lagoon System द्वारे दुय्यम प्रक्रिया केली जाते. MPCB ने निश्चित केलेल्या विसर्ग प्रमाणकाला (१००/१०० mg/l) चार ते सहा aerators चालवून १०१ हे WWTFs मार्च २०१० ते जानेवारी २०११ पर्यंत प्राप्त करु शकले ह्या प्रमाणात aerators वापरुन उच्च स्तराच्या विसर्गाशी संबंधित मानक प्राप्त होऊ शकले नाही. चांगला परिणाम साधण्याकरिता, NEERI(ऑक्टोबर, २००८) आणि दादर प्रयोगशाळा (त्यांचे २०१० आणि २०१५ दरम्यानचे सर्व चाचणी अहवाल) हयांनी बृहन्मुंबई महानगरपालिकेला असे सुचविले की जास्त संख्येत aerators वापरावेत. तथापि, बृहन्मुंबई महानगरपालिका असे करण्यास आजमितीपर्यंत अपयश्शी ठरली (जुलै २०१६) MPCB च्या BOD/SS च्या २०/३० mg/l प्रक्रिया मानक साध्य करण्यासाठी वर्सोवा WWTF येथील lagoon मधील ३८ aerators च्या बदलीसाठी बृहन्मुंबई	MPCB च्या BOD/SS च्या प्रक्रिया मानक साध्य करण्यासाठी वर्सोवा WWTF येथील lagoon मधील ३८ aerators बदलण्यासाठी निविदा मागविल्या होत्या. परंतू मुंबई मलनिःसारण विल्हेवाट प्रकल्प खात्याने, सदर WWTF चे नुतणीकरण करण्याचे काम प्रस्ताविल्यामुळे सदर निविदा रद्द करण्यात आल्या. सद्यस्थितीत उपलब्ध aerators चा वापर करुन MPCB च्या विहित मानकांची पूर्तता करुन मलजलाचा विसर्ग केला जातो. भांडूप व घाटकोपर येथील मलप्रक्रिया केंद्रामध्ये महाराष्ट्र प्रदुषण नियंत्रण मंडळाने ठरवून दिलेल्या मानकांची पूर्तता करणेसाठी आवश्यक असणारे aerators चालविले जातात. सध्याः एका वातीत तलावामध्ये एका वेळेस ४ aerators चालविले जातात व MPCB च्या विहित मानकांची पूर्तता करुन

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	महानगरपालिकेने (नोव्हेंबर २०१५) मध्ये रु.४८.२४ कोटीच्या निविदा मागविल्या. प्रशासकीय कारणासाठी (जानेवारी, २०१७) बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने निविदा प्रक्रिया प्रलंबित ठेवली. शासनाने सांगितले की (जानेवारी २०१६) CPCB ने मलनिःसारण प्रक्रियेसंबंधी इतर मापदंडासंबंधात निश्चित केलेली मानके, प्रमाणके यात बदल केल्यामुळे ती साध्य होऊ शकली नव्हती. परिणामी बृहत आराखडयात प्रस्तावित बांधकाम आराखडयाप्रमाणे त्यांनी पुढे जाण्याचे ठरवले. शासनाच्या उत्तरावरुन इष्टतम संख्येमध्ये aerators चालविण्यासंबंधीच्या मुद्दयाबद्दल काही कळले नाही. **शिफारस २-** बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने वर्सोवा, भांडूप आणि घाटकोपर येथे स्थापित केलेल्या aerators च्या क्रियान्वयनाकरीता पर्यावरण रक्षणाच्या दृष्टीने योग्य पुढाकार घ्यावा आणि तंत्रज्ञानाकडून पर्यवेक्षण करुन त्याचा परिणामांवर नजर ठेवावी.	मलजलाचा विसर्ग केला जातो.
४.३.९.३	**कुलाबा WWTF च्या निविदा अंतिमिकरणातील विलंब:-** बृहत आराखडयामध्ये येथे ८५ MLD क्षमतेचे WwTF बांधण्याचे प्रस्तावित होते ज्यात २६५ mg/lचा BOD असलेल्या आणि ३१ MLD प्रवाहानी येणा-या सांडपाण्यावर (ADWF) सक्रिय गाळ (Activated sludge process) तंत्राद्वारे प्रक्रिया करावयाची होती. जेणेकरून BOD/SS बाबत अपेक्षित २०/३० mg/l हे लक्ष्य गाठता येईल. तथापि, निविदा काढतेवेळी (मे २०११) येणा-या सांडपाणी प्रवाहाची ADWF आणि BOD ची प्रचलित मानके अनुक्रमे ३७ MLD आणि २५० mg/l अशी बदलली आणि बांधकामाची किंमत रू. ७५ कोटी अंदाजित केली गेली. MSDP विभागाने ASP आणि सिक्वेन्शियल बॅच रिऍक्टर (SBR) तंत्रज्ञानासाठी संकल्पचित्र, बांधणी आणि चालवणे (Design, Build and Operate) या तत्वावर निविदा मागविल्या. सांडपाण्यावर प्राथमिक व दुय्यम प्रक्रियेकरिता संकल्पचित्र, गाळाच्या व्यवस्थापनेसाठी, वायुसाठ्यासाठी आणि उर्जा निर्मितीसाठी	कुलाबा WwTF साठी मे २०११ मध्ये निविदा प्रक्रिया सुरू करण्यात आली होती. तथापि, तांत्रिक बाबींमुळे तत्कालिन सल्लागारांच्या शिफारशीनुसार सदर निविदा प्रक्रिया रद्द करण्यात आली. त्यानंतर फेब्रुवारी २०१४ मध्ये पुन्हा निविदा मागविण्यात आल्या. परंतु, जास्त किंमतीच्या निविदा प्राप्त झाल्यामुळे ही प्रक्रियाही रद्द करण्यात आली. त्यानंतर ऑगस्ट २०१५ मध्ये पुन्हा निविदा मागविण्यात आल्या व त्यानंतर याबाबतीतील कार्यवाही पुर्ण करून ऑक्टोबर २०१६ मध्ये कुलाबा WwTF च्या कामास सुरूवात करण्यात आली असून सदर काम प्रगतीपथावर असून सदर काम फेब्रुवारी २०१९ मध्ये पूर्ण होईल.

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	विद्युत आणि यांत्रिक संकल्पचित्रे सादर करावयाची होती. तांत्रिक मुल्यांकनानुसार सल्लागाराने असे सांगितले की, SBR तंत्र हे कुलाबा WwTF येथे येणा-या सांडपाण्याच्या प्रवाहाच्या परिमाणाला आणि त्याच्या BOD वर प्रक्रिया करण्यासाठी सक्षम नाही. MSDP ने डिसेंबर २०१३ मध्ये निविदा प्रक्रिया रद्द केली. शिवाय बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने तंत्रज्ञान आणि विविध महत्वाच्या मापदंडावर तंत्रज्ञान शिफारस समितीचा (TAC) सल्ला मागितला, कुलाबा WwTF साठी SBR तंत्रज्ञान योग्य नाही आणि त्यात अधिक उर्जेचा वापर होणार आहे असे मत TAC चे होते. MSDP ने फेब्रुवारी २०१४ मध्ये कामाची फेरनिविदा काढली. संकल्पचित्र मापदंडातील बदलामुळे निविदा प्रक्रियेला विलंब झाला आणि आर्थिक मुल्यांकनानंतर कामाची किंमत वाढत असल्याचे स्पष्ट झाले. बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने ऑगस्ट २०१५ मध्ये परत निविदा मागविल्या ज्यामध्ये प्रकियेत सांडपाण्याचे BOD/SS चे मानक १०/१० mg/l असलेल्या व विल्हेवाट लावण्यासाठी लागणा-या तंत्रज्ञानाचा पर्याय खुला ठेवण्यात आला. जुलै, २०१६ पर्यंत निविदा प्रक्रिया पूर्ण झाली नाही. कामाच्या उशीरा अंमलबजावणीमुळे MPCB ने विहित केलेल्या प्रमाणकाच्या विरूद्ध सांडपाण्याचा विसर्ग सतत चालू राहीला.	
४.३.९.४	**प्रक्रियीत सांडपाण्याचे पुनर्चक्रीकरण व पुनर्वापर करण्याती अपयश:-** MoEF ने सुचविल्याप्रमाणे (जानेवारी २००८), बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने प्रक्रियीत सांडपाण्याचे पुनर्चक्रीकरण व पुर्नवापरासाठी बृहन्मुंबई महानगरपालिकेमध्ये सुसाध्यता अध्ययन केले गेले. सल्लागाराने, लाभ किंमत पृथःकरण, क्षेत्रात उपलब्ध असलेले पाणी, पुनर्चक्रीत सांडपाण्याची घरगुती, शेतकी आणि औद्योगिक वापरासाठीची शक्यता, मुंबई शहराभोवतालची भौगोलिक स्थिती इ.बाबी विचारात घेऊन असे मत दिले की (जुलै २००९) ते शक्य नव्हते. असे असूनसुध्दा, पाणी संवर्धनासाठी आणि विविध ठिकाणच्या मलनिःसारण उदंचन केंद्राजवळ मलनिःसारण प्रक्रिया प्रकल्प (STPs) उभारणे यासाठी, पथदर्शी	पिण्याव्यतिरिक्त / औद्योगिक कारणांसाठी पुनर्वापर आणि पुर्नप्रक्रिया करण्याची गरज लक्षात घेवून कुलाबा परिमंडळाचे नियोजन प्राधान्याने केले होते. कुलाबा परिमंडळातील प्रक्रिया केलेल्या पाण्याचा संभाव्य ग्राहकांचे सर्वेक्षण केले आहे. सर्वेक्षणादरम्यान, असे आढळून आले की, प्रक्रिया केलेल्या मलजलाचा पिण्याव्यतिरिक्त वापर करण्याबाबतची जागरूकता अतिशय कमी आहे. यास्तव प्रक्रिया केलेल्या मनपा मलजलाचा वापर करण्याबाबत नागरीकांना

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	प्रकल्प म्हणून बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने रु.२.५९ कोटी किंमतीचा तीन MLD क्षमतेचा मलनिःसारण प्रक्रिया प्रकल्प बाणगंगा पंपींग स्टेशन येथे बांधला. इतर मापदंडाबरोबर प्रक्रिया प्रमाणक BOD/SS हे ५ mg/l असे निश्चित करण्यात आले. SO विभागाने प्रक्रियीत सांडपाणी घरगुती वापराव्यतिरिक्त इतर ठिकाणी वापरण्याचे (मार्च २०१२) ठरवले. प्रक्रियीत सांडपाणी उंचावर साठवून ठेवून तेच वेगवेगळया पुरवठा वाहिन्यांमधून वितरीत करण्याचे ठरले. साठवण टाकी आणि वितरण जाळयाचे बांधकाम जल विभागाने (Hydraulic Department) करावयाचे होते. SO विभागाने प्रकल्प कार्यान्वित केल्यानंतर त्याद्वारे जो लाभ होणार होता त्यांची काल्पनिक गणना केली होती. प्रकल्प २०१४ मध्ये कार्यान्वित झाला. तथापि, साठवण टाकी व वितरण जाळयाचे काम आजमितीपर्यंत (जुलै २०१६) सुरु होऊ शकलेले नाही आणि रु.२.५९ कोटी खर्च करुन देखील प्रक्रियीत सांडपाणी समुद्रात सोडले जात होते. SO विभागाने प्रक्रियीत सांडपाण्याच्या पुनर्चक्रीकरणाचा कुठलाही कार्यकाल आराखडा तयार केला नव्हता. **शिफारस -३-** मलनिःसारण प्रणाली बाहेरील अप्रक्रियीत सांडपाण्याच्या विसर्गाच्या निर्मूलनाची आणि प्रक्रियीत सांडपाण्याचा दर्जा नियमन प्राधिकरणाने (MPCB व CPCB) विहीत केलेल्या प्रमाणकांनुसार असेल हयाची बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने सुनिश्चिती करावी, हयाव्यतिरिक्त बृहत आराखडयातील कामाची अंमलबजावणी कोणत्या स्तरापर्यंत झाली आहे हे बघून उर्वरीत सुसाध्य काम पूर्ण करण्यासाठी योजनाबध्द आराखडा तयार करावा.	जागरूक करून त्यांचे प्रबोधन करण्यावर भर देणे आवश्यक आहे. प्रक्रिया केलेल्या पाण्याचा पुनर्वापर आणि पुर्नप्रक्रियेसह छोटी विकेंद्रीत उदंचन केंद्रे योग्य ठिकाणी नियोजित केलेली आहेत. असेच सर्वेक्षण इतर परिमंडळातही करून प्रक्रियामुक्त मलजलाच्या पुनर्वापराचा कृती आराखडा नवीन सल्लागार नेमून तयार केला जाईल व मागणीनुसार अंमलबजावणी हाती घेण्यात येईल. बाणगंगा प्रक्रिया केंद्रात प्रक्रिया केलेल्या पाण्याचा वापर राजभवन येथील उद्यानासाठी प्रस्ताविला असून जल अभियंता या विभागाद्वारे सदर प्रक्रिया केलेले पाणी वाहून नेण्यासाठी बाणगंगा उदंचन केंद्र ते राजभवनच्या दरम्यान जल वाहिनी स्थापित केली असून पाणी पुरवठा लवकरच सुरु होईल. मुंबई महानगरपालिकेने आतापर्यंत १९८७ कि.मी. लांबीचे मलनिःसारण जाळे तयार करुन कार्यान्वित केलेले आहे. बृहत आराखडयातील उर्वरीत सुसाध्य कामे पूर्ण करण्याकरीता मुंबई मलनिःसारण सुधारणा कार्यक्रमाला (MSIP) सुरुवात केलेली आहे. **भाग १** - यामध्ये सध्याच्या अस्तित्वात असलेल्या विकास नियोजन रस्त्यांवर व म.न.पा. च्या मालकीच्या रस्त्यांवर ९३.६८ कि.मी. लांबीच्या मलनिःसारण वाहिन्या टाकणे/त्यांचे आकारमान वाढविणे ही कामे योजिली आहेत. **भाग २** - यामध्ये अविकसित विकास नियोजन रस्त्यांवर आणि झोपडपट्टी पुनर्विकास प्राधिकरणाच्या आराखडयानुसार खाजगी

<table>
<tr><th>परिच्छेद क्रमांक</th><th>परिच्छेद</th><th>स्पष्टीकरण</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>विकासकांमार्फत सुमारे १४३ कि.मी. लांबीच्या मलनिःसारण वाहिन्या टाकण्याच्या कामांचा समावेश आहे.
भाग ३ – यामध्ये नाल्यांमधील बिनपावसाळी प्रवाह अडवून तो मलनिःसारण वाहिन्यांमध्ये वळविण्याच्या कामांचा समावेश आहे.</td></tr>
<tr><td>४.३.१०</td><td>झोपडपट्टी स्वच्छता आराखडयाची निकृष्ट अंमलबजावणी :-
बृहत आराखडयात शौचालयगृहांमध्ये बांधकम व पुनवर्सन अपेक्षित होते. पाच रस्ते बनविणे, पाणी व विदयुत जोडणी तसेच सर्व शौचालयगृहांना मुख्य मलनिःसारण वाहिन्यांशी जोडणे हया बाबींसाठी एक सर्वसमावेशक आराखडा बनवायचा होता. एमएसडीपी ने असा कुठलाही सर्वसमावेशक आराखडा बनविला नव्हता. परंतु शौचालयागृहांच्या कामांची निविदा अशासकीय संस्थांबरोबर भरणे कंत्राटदारांना अनिवार्य होते.
वर्ष २०११ च्या जनगणेनेनुसार, एकूण ५२.०७ लाख झोपडपट्टी जनसंख्येपैकी, १२.२० लाख लोक शौचालया अभावी होते. पन्नास व्यक्तींसाठी एक शौचालय सीट गृहीत धरुन एमएसडीपी ने (झोपडपट्टी स्वच्छता कार्यक्रम) २५,९९२/१०४ शौचालय सीट्स निर्धारित केले होते. परंतु एमएसडीपी ५,७९७ शौचालय सीट्सचे बांधकाम करु शकले ज्यामुळे २०,१९५ शौचालय सीट्सचा तुटवडा मार्च २०१६ अखेर राहिला. असे ही आढळून आले होते की एकूण उपलब्ध ८.५९४ शौचालयगृहांपैकी फक्त २,४७६ शौचालयगृहांना वीज व मलनिःसारण वाहिन्यांशी जोडले गेले होते. ६,४६४ शौचालयगृहांना पाणी पुरवठा नव्हता. सर्वेक्षण अहवालानुसार /१०५ वापरकर्ता प्रमाण हे नियोजित प्रमाणकांना अनुसरुन नव्हते व ते ११ ते ४१७ व्यक्ती प्रती शौचालय सीट होते.
असे आढळून आले की देण्यात आलेल्या ४७७ कार्यादेशांपैकी (२००६ व २०१५ दरम्यान)१३४ कार्यादेश (२८ टक्के) विविध कारणांसाठी रद्द केले गेले जसे की कामांच्या ठिकाणांचे मुद्दे, सामुदायिक वाद-विवाद, सामुदायिक संस्थाचे गठन न करणे, कामांच्या ठिकाणाबद्दल इतरविभागांनी घेतलेले आक्षेप, मनपाच्या संबधित</td><td>वर्ष २०११ च्या जनगणनेनुसार, एकूण ५२.०७ लाख झोपडपट्टी जनसंख्येपैकी, १२.२० लाख लोक शौचालया अभावी होते. ज्यामुळे मार्च २०१६ अखेर २०,१९५ शौचकूपच्या (प्रती शौचकुप ५० व्यक्ती प्रमाणे) तुटवडा होता. त्या अनुषंगाने लॉट-१० कंत्राटा अंतर्गत ५३०० शौचकुपे बांधण्याकरिता निविदा मागविण्यात आल्या होत्या.
मार्च २०१६ नंतर वस्वका विभागामार्फत कंत्राट लॉट ९ अंतर्गत १०४६ शौचकूप बांधण्यात आलेले आहेत. तसेच कंत्राट लॉट १० अंतर्गत १६९० शौचकूप विभाग कार्यालयामार्फत बांधण्यात आलेले आहेत. या सर्व शौचालयामध्ये भूमिगत व छतावरील पाण्याच्या टाकीची व विजेची सोय करण्यात आलेली आहे.
वस्वका शौचालयांची शक्य तेथे मलनिःसारण वाहिन्यांची जोडणी करण्यात येते व जेथे शक्य नाही तेथे मलकूंड पेटीकेची बांधणी करण्यात येते.
कंत्राट लॉट १० च्या अंतर्गत सन २०१८ अखेर पर्यंत विभाग पातळीवर उर्वरित शौचकूपे बांधण्यात येणार आहेत.
तसेच कंत्राट लॉट ११ अंतर्गत एकूण २२७७४ शौचकूपाचे बांधकाम प्रस्ताविलेले असून त्याची निविदा प्रक्रिया चालू आहे. या सर्व शौचालयामध्ये वीज जोडणी, जल जोडणी व</td></tr>
</table>

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	वॉर्ड कार्यालयाकडे ना हरकत प्रमाणपत्रासाठी दिलेला नकार, हयामुळे एमएसडीपी च्या उघडयावर हगणदारीचे प्रमाण कमी करण्याच्या उद्देश्यावर प्रतिकुल परिणाम झाला आणि अप्रक्रित विसर्ग वाढला. **शिफारस ४** - झोपडपट्टी क्षेत्रांमध्ये सुधारणा करण्यासाठी बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने सर्वसमावेशक आराखडा तयार करावा ज्यामुळे सांडपाणी, वीज व जल जोडणीसहित इष्टतम संख्येमध्ये शौचालयगृहे प्रदान करता येतील	मलनिःसारणाची व्यवस्था करणे अंर्तभूत आहे. या कामामुळे शहर स्वच्छ कामात निश्चित मदत होईल. सन २०१७ व २०१८ मध्ये घेण्यात आलेल्या स्वच्छ सर्वेक्षणाअंतर्गत बृहन्मुंबई महानगरपालिकेला हगणदारी मुक्त शहर दर्जा मिळाला असूनराबविलेल्याइतर स्वच्छता अभियानांमुळे सर्वात स्वच्छ राजधानी हा किताब ही मिळाला आहे. राष्ट्रीय शहर स्वच्छता नितीनुसार मुंबई शहरासाठी शहर स्वच्छता आराखडा मे. क्रिसील संस्थेनी तयार केलेला आहे.
४.३.११	**अंतर्गत नियंत्रण व संवितरण:-** कुठल्याही संस्थेमध्ये जबाबदारी व पारदर्शकता याची खात्री बाळगण्यासाठी अंतर्गत नियंत्रण व संवितरण हे एक महत्वपूर्ण साधनांपैकी एक आहे. असे आढळून आहे की, बृहत आराखड्यच्या अंमलबजावणीच्या प्रगतीवर लक्ष ठेवण्यासाठी बृहन्मुंबई महानगरपालिकेकडे कुठलीही संवितरण यंत्रणा नव्हती. नऊ वर्षाचा कालावधी उलटूनसुद्धा एकही कंत्राट देण्यात बृहन्मुंबई महानगरपालिकेला आलेले अपयश हे पूर्वतयारीतील कामांचा जसे की, जमिनीसंबंधी मुद्दे सोडविणे, MoEF कडून आवश्यक वैधानिक मंजुरी मिळविणे आणि WwTF च्या बाबतीत तांत्रिक / क्षमता मुद्दे अंतिम करणे इत्यांदीचा पाठपुरावा करण्यात अभावाचे लक्षण आहे. MSDP ने संकल्पचित्रांच्या कामांवर रू. १४१.७८ कोटी खर्च केले व पूर्वतयारीच्या कामांअभावी एकही भांडवली काम सुरू करू शकले नव्हते. भांडवली कामांच्या अंमलबजावणीसाठी कंत्राटदारांकडून आलेल्या दरांची पडताळणी संबंधित विभागाने केली नाही. निविदाकारांनी उल्लेखिलेल्या संयुक्त पडताळणीसाठी करार कालावधीत कंत्राटातील अटींना देखील लागु केले गेले नव्हते तसेच कंत्राट अंतिम करण्यापूर्वी दस्ताऐवजांचे आधारासहीत योग्य विश्लेषणही केले नव्हते.	पुरेशा जागेचा अभाव, मलनिःसारण प्रक्रिया केंद्रांच्या प्रस्तावित जागेवर असलेली खारफुटी, वन व पर्यावरण तसेच सागरी नियंत्रण विभागाच्या मान्यता, स्विकृत करावयाच्या तंत्रज्ञानाची निश्चिती न हाणे आणि समुद्रात किंवा खाडीत सोडावयाच्या प्रक्रिया केलेल्या मलजलामधील प्रमाणित घटक इत्यादी अडचणींमुळे कुलाबा WwTF प्रकल्पाव्यतिरिक्त इतर कामे सुरू करता आली नाही. याबाबत सल्लागारांनी सन २००२ च्या बृहत आराखड्याप्रमाणे मुंबई मलिनिःसारण प्रकल्प अंतर्गत समाविष्ट कामांच्या अंमलबजावणीकरिता सन २००६ मध्ये सल्लागार नेमणूकीची प्रक्रिया सुरू करण्यात आली व सन २००७ मध्ये सल्लागारांची नेमणूक करण्यात आली. सन २००२ च्या बृहत आराखड्यामध्ये ही कामे ५ टप्प्यात करण्याचे प्रस्तावित होते.व तशी जबाबदारी सल्लागारांवर सोपविण्यात आली होती. त्यानुसार सर्वप्रथम पर्यावरण विभागाच्या परवानगीकरीता अर्ज

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
		दाखल केला असता त्यांनी कामाच्या आखणीमध्ये बदली सूचविले. उदा. काही कामे (मलजल प्रक्रिया केंद्र) ही टप्प्याटप्प्याने न करता एकत्रित व्हावीत व लगूनच्या ऐवजी इतर जैविक प्रक्रियावर आधारित कामे हाती घ्यावीत जेथे कामासाठी जागा कमी लागेल. यानुसार पुढील कामे हाती घेऊन प्रगती करणे अपेक्षित होते. मात्र विविध कारणांमुळे ही प्रगती झाली नाही. सन २०१५ मध्ये संबंधित सल्लागारांचा कंत्राट कालवधी संपला व कामानिहाय नवीन सल्लागारांच्या नेमणूका करण्यात आल्या.
४.३.१२	निष्कर्ष:- मुंबई शहरात २,१४६ MLD प्रतिदिन सांडपाणी निर्माण होते, ज्यापैकी फक्त१,०९८ MLD सांडपाण्यावर दर दिवशी प्रक्रिया होत होती व उरलेले १,०४८ MLD (४९ टक्के)सांडपाणी हे सांडपाणी संकलन व्यवस्थेबाहेरचे होते ज्यावर काहीच प्रक्रिया न करता समुद्रात/खाड्यांत सोडून दिले जात होते. याचबरोबर सातपैकी चार WWTFs मधील निकृष्ट दर्जाच्या मलनि:सारण प्रक्रियेमुळे समुद्रातील पाणी प्रदुषित होत होते, परिणामी, समुद्राच्या पाण्यातील BOD मध्ये वाढ झाली. (२०११-१३) आणि यांचे प्रमाणे १०.९ mg/१ आणि १३ mg/१ या श्रेणीदरम्यान होते जे पर्यावरण संरक्षण नियम, १९८६मध्ये दर्शविलेल्या ३mg/१ या इच्छित पातळीच्या व MPCB ने बृहन्मुंबई महानगरपालिकेला दिलेल्या संमतीच्या विरुध्द होते. हे अपर्याप्त मलनि:सारण व्यवस्था व प्रक्रिया सुविधांच्या क्षमतेचा कमी वापर ह्यामुळे झाले होते. बृहत आराखड्यात नमूद मलनि:सारण वाहिन्यांची कामे व SP विभागाने घेतलेली सुसाध्य कामांची अंमलबजावणी ४३.०६ टक्के (११५.६७ कि.मी. पैकी ४९.८१कि.मी.) या प्रमाणात झाली होती. त्याचप्रमाणे, जुन्या वाहिन्यांच्या पुनर्वसनाची कामे फक्त १७ टक्के झाली होती व WWTFs मध्ये काहीही सुधारणा झाली नव्हती.	बृहन्मुंबई महानगरपालिका क्षेत्रात ज्याठीकाणी मलनिःसारण वाहीन्या आहेत अश्या ठिकाणी मलप्रवाह मलनिःसारण वाहीन्यांदवारे महापालिकेच्या सांडपाणी प्रक्रिया केंद्रांपर्यंत वाहून आणला जाउन त्यावर प्रक्रिया करुनच महाराष्ट्र प्रदुषण नियंत्रण मंडळाणे ठरवून दिलेल्या निकषांनुसार विसर्ग केला जातो. बृहन्मुंबई महानगरपालिका क्षेत्रातील ज्याठीकाणी मलनिःसारण वाहीन्या नाहीत अश्या ठिकाणी सेप्टीक टँक तसेच खाजगी वसाहतींमधील, खाजगी मलजल संयंत्रादवारे त्या त्या ठिकाणी सांडपाण्यावर प्रक्रिया करुनच विसर्ग केला जातो. बृहन्मुंबई महानगरपालिका क्षेत्रातील मिठी, दहिसर, पोयसर, ओशिवरा या चारही मोठया नद्यांचे तसेच इतर नाल्यांचे पाणलोट क्षेत्र झोपडपट्टयांमुळे अतिक्रमीत असल्या कारणाने व सेवा रस्ते निर्माण न झाल्यामूळे तेथे मलनिःसारण वाहिन्या टाकणे आणि सांडपाणी प्रक्रिया केंद्र निर्माण करणे शक्य झाले

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	SP आणि SO विभागांनी बनविलेल्या कामांच्या संयुक्त बाबींचे दर पृथ:करण ब-याच प्रकरणात सदोष होते जेणेकरुन कंत्राटदाराला जादा/अतिप्रदान करण्यात आले. या शिवाय कंत्राट अंतिम करण्यापूर्वी निविदाकारांनी उल्लेखिलेल्या संयुक्त दरांचे दस्ताऐवजांच्या आधारासहित योग्य विश्लेषण झाले नव्हते. ह्याऐवजी, संबंधित विभागाने न्यूनतम निविदाकाराबरोबर एक रकमी आधारावर वाटाघाटी केल्या ज्यामुळे कंत्राटे जास्त दरावर दिली गेली. झोपडपट्टी स्वच्छतेबाबत, बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने NGOs बरोबर समन्वय साधून परिपूर्ण आरखडे बनविले नव्हते. कामांची अंमलबजावणी नियमांना अनुसरुन नव्हती. एकूण जारी केलेल्या ४७७ कार्यादेशांपैकी (२००६ आणि २०१५ दरम्यान), १३४ कार्यादेश रद्द केले गेले व ५,७९७ शौचालय सिट्सचे बांधकाम केले जेणेकरुन मार्च २०१६ ला २०,१९५ शौचालय सिट्सचा तुटवडा राहिला. ह्यामुळे हागणदारी मुक्त करण्याचा उद्देश सफल झाला नाही. शौचालयांचे बांधकाम व विद्यमान मलनिःसारण वाहिन्यांशी जोडणी ह्या कामांच्या धिम्या प्रगतीमुळे, प्रक्रिया न झालेल्या सांडपाण्याचा विसर्ग उघडे नाले /खाड्या/समुद्रात सतत चालु राहिला.	नाही. तथापि, सदर चारही नद्यांच्या प्रदूषण व सौंदर्यीकरणाबाबत महापालिकेने केलेल्या उपाय योजनांची विस्तृत माहिती पृष्ठ क्र. सी- ९५ वर दिलेली आहे. तसेच हाजीअली नाल्यामधील बिनपावसाळी जलप्रवाह महापालिकेच्या मलनिःसारण वाहीनीमध्ये वळविण्याचे काम हाती घेण्यात आले आहे. मुंबई महानगरपालिकेने आतापर्यंत १९८७ कि.मी. लांबीचे मलनिःसारण जाळे तयार करुन कार्यान्वित केलेले आहे. बृहत आराखडयातील उर्वरीत सुसाध्य कामे पूर्ण करण्याकरीता मुंबई मलनिःसारण सुधारणा कार्यक्रमाला (MSIP) सुरुवात केलेली आहे. व त्याची कालबध्द अंमलबजावणीला सुरुवात केलेली आहे. **भाग १** – यामध्ये सध्याच्या अस्तित्वात असलेल्या विकास नियोजन रस्त्यांवर व म.न.पा. च्या मालकीच्या रस्त्यांवर ९३.६८ कि.मी. लांबीच्या मलनिःसारण वाहिन्या टाकणे/त्यांचे आकारमान वाढविणे ही कामे योजिली आहेत. **भाग २** – यामध्ये अविकसित विकास नियोजन रस्त्यांवर आणि झोपडपट्टी पुनर्विकास प्राधिकरणाच्या आराखडयानुसार खाजगी विकासकांमार्फत सुमारे १४३ कि.मी. लांबीच्या मलनिःसारण वाहिन्या टाकण्याच्या कामांचा समावेश आहे. **भाग ३** – यामध्ये नाल्यांमधील बिनपावसाळी प्रवाह अडवून तो मलनिःसारण वाहिन्यांमध्ये वळविण्याच्या कामांचा समावेश आहे. एकूण १३९१ कि.मी. मलनिःसारण वाहिन्यांचे स्थिती अवलोकनाचे सर्वेक्षण करण्यात आले व त्यामध्ये एकूण १२८ कि.मी. लांबींच्या मलनिःसारण वाहिन्याचे पुर्नवसन प्रस्ताविले

परिच्छेद क्रमांक	परिच्छेद	स्पष्टीकरण
	Section Officer Urban Development Department Govt. of Maharashtra Mantralaya, Mumbai-32.	गेले. त्यातील ६२ कि.मी. लांबीच्या जीर्ण मलनिःसारण वाहिन्यांचे चरविरहित तंत्रज्ञानाने तसेच २७ कि.मी. लांबीच्या जीर्ण मलनिःसारण वाहिन्यांचे स्थानिक दुरुस्ती तंत्रज्ञानाने पुनर्वसन करण्याची कामे सन २०१६ पर्यंत विविध कंत्राटाद्वारे पूर्ण झालेली आहेत. सद्यस्तिथित उर्वरीत ३९ कि.मी. आणि तदनंतर आढळलेल्या १० कि.मी. लांबीच्या असे एकूण ४९ कि.मी. लांबीच्या जीर्ण मलनिःसारण वाहिन्यांच्या पुनर्वसनाची कामे हाती घेण्यात आलेली आहेत. उपरोक्त प्रमाणे कालबद्ध पद्धतीने मलनिःसारण वाहिन्यांच्या पुनर्वसनाची कामे २०२१ पर्यंत पूर्ण करण्याचे नियोजिले आहे. सद्यस्थितीत उपलब्ध मलजल प्रक्रिया केंद्रांमार्फत MPCB च्या विहित मानकांची पूर्तता करुन मलजलाचा विसर्ग केला जातो. आता २०१७ मध्ये नव्याने सुधारीत मानक प्रसिध्द झाली असून त्यानुसार मालाड व्यतिरीक्त इतर प्रक्रिया केंद्रांच्या निविदा प्रक्रिया सुरु आहे. कुलाबा येथे प्रक्रिया केंद्र उभारणीचे काम २०१६ साली सुरु करण्यात आले आहे. SO आणि SP विभागांनी बनविलेले अंदाजपत्रके आणि निविदा या महानगरपालिकेच्या विहीत पध्दतीनुसार तयार केलेल्या आहेत. तसेच बहाल केलेली कामे ही दरांचे योग्य विश्लेषण करुन महानगरपालिकेच्या निविदा प्रक्रीयेनुसार केलेली आहेत. त्यामुळे कंत्राटे योग्य दराने दिलेली आहेत. नवीन दरसुची बनविताना संयुक्त दरसुची पध्दतीच्या ऐवजी साधी-सरळ दरसुची पध्दत अवलंबण्यात आली आहे.

****

साक्ष :

परिच्छेद क्र.४.३ बृहन्मुंबई महानगरपालिका मलनिःसारण व्यवस्थापन :—

उपरोक्त परिच्छेदाबाबत अधिक माहिती जाणून घेण्यासाठी समितीने दिनांक ७ मार्च, तसेच ३, ४ व १२ जून २०१९ रोजी नगरविकास विभागाचे सचिव व विभागीय प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

२.१ बृहन्मुंबई महानगरपालिका मलनिःसारण व्यवस्थापन सन २०२५ पर्यंत पूर्ण करावयाच्या आराखड्यानुसार केलेल्या कामाची अंमलबजावणी व त्यामध्ये झालेली अनियमितता या संदर्भातील हा विषय आहे. मुंबई महानगरपालिकेत पूर्वी एकच सिवरेज डिपार्टमेंट होते. सिवरेज ऑपरेशन, सिवरेज प्रोजेक्ट तसेच त्याकरिता जी काही व्यवस्था करावी लागते ती एमएसडीपी खात्याकडून करण्यात आली. मुंबई महानगरपालिका आशिया खंडातील पहिल्या क्रमांकाची महानगरपालिका आहे. परंतु, महानगरपालिका क्षेत्रातील ५० टक्के एरियामध्ये सिवरेज लाईन नाही. अजूनही ५० टक्के कलेक्टेड सिवरेज वॉटर अनट्रिटेड समुद्रात सोडण्यात येते, यापेक्षा कोणतीही लाजिरवाणी गोष्ट असू शकत नाही. ही खूप गंभीर बाब आहे. महानगरपालिका लोकांकडून वॉटर चार्जेसमध्ये १०० टक्के सिवरेज चार्जेस वसूल करते. म्हणजे ज्या ठिकाणी सिवरेज लाईन नाही तेथे सुद्धा सिवरेज चार्जेस वसूल केले जातात. काही ठिकाणी ते प्रमाण कमी जास्त असेल. मुंबई शहराला प्रती दिन ३८५० दशलक्ष लिटर इतका पाणीपुरवठा होतो आणि महानगरपालिकेच्या म्हणण्यानुसार २१४६ दशलक्ष लिटर सांडपाणी तयार होते. मग उर्वरित पाण्याचे बाष्पीभवन होते काय? मुंबई शहराला जो पाणीपुरवठा होतो त्यापैकी काही पाणी पिण्यासाठी वापरले जात असेल. परंतु, अधिकारी आकडेवारी कशी तयार करतात हे कळत नाही? मुंबई शहराला प्रती दिन ३८५० दशलक्ष लिटर पाणीपुरवठा केला जातो. त्यापैकी १० टक्के, २० टक्के लिकेज इन किंवा काही अडचण असेल हे समजू शकतो. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, जो नार्म्स आहे तो ७० टक्क्यांचा आहे. म्हणजे जेवढा पाणीपुरवठा होतो व जे सिवरेज वॉटर तयार होते त्याचे नॉर्म्स साधारणतः ७० टक्के आहेत असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

समजा ३० टक्के पाणी पिण्यासाठी वापरले जात असले तरी ३८५० एमएलडी पाण्यापैकी २७०० ते २८०० एमएलडी पाणी व्हावयास पाहिजे. परंतु, २१४६ एमएलडी पाणी दाखविले आहे. दुसरे म्हणजे सिवरेज ट्रिटमेंट संदर्भात कोणती अडचण आहे हे महानगरपालिकेच्या अधिकाऱ्यांनी सांगितले पाहिजे. ठेकेदारांना कॉन्ट्रॅक्ट दिल्यानंतर ८ ते १२ वर्षे होऊनही काम पूर्ण होत नाही. ८ ते १२ वर्षात ब्रम्हपुत्रा नदीवर ब्रिज तयार होतो. काश्मीर येथे रेल्वे सुरू होते. परंतु, महानगरपालिकेला ट्रिटमेंट प्लँट करता येत नाहीत? मुंबई शहराला एकूण किती पाणीपुरवठा होतो? तसेच, पाणीपुरवठा होत असलेल्या पाण्यापैकी पिण्याचे पाणी, लिकेजमुळे वाया जाणारे पाणी वगळता किती पाण्यावर ट्रिटमेंट केली पाहिजे? ती आकडेवारी आणि लेखी माहितीमध्ये दिलेली आकडेवारी यामध्ये किती तफावत आहे? बृहन्मुंबई महानगरपालिका क्षेत्रात दररोज २१४६ एमएलडी सांडपाणी तयार होते. त्यापैकी १०९८ एमएलडी प्रक्रिया केली जाते तर अप्रक्रियात १०४८ एमएलडी सांडपाणी परस्पर समुद्रात आणि खाडीत सोडले जाते. म्हणजे ५० टक्के सांडपाण्यावर प्रक्रिया होते व ५० टक्के सांडपाण्यावर प्रक्रिया होत नाही. मुंबई शहराला जो पाणीपुरवठा होतो त्यातून वापरण्यासाठी उपयोगात येणारे पाणी वगळता किती सांडपाण्यावर ट्रिटमेंट व्हावयास पाहिजे होती? आपण २१४६ एमएलडी आकडेवारी दिलेली आहे. यामध्ये किती तफावत आहे? शेवटचे सांडपाणी प्रक्रिया केंद्र केव्हा सुरू करण्यात आले आणि आज ते केंद्र पूर्ण क्षमतेने सुरू आहे काय? मुंबई शहरामध्ये सिवरेज ट्रिटमेंट किंवा सिवरेज चार्जेस काही ठिकाणी प्रॉपर्टी टॅक्समधून तर काही ठिकाणी पाणी बिलामधून घेतले जातात. मुंबई शहरात पाणी वितरण व प्रॉपर्टी टॅक्सच्या माध्यमातून सिवरेज चार्जेस किती वसूल केला जातो? मुंबई शहरातील किती एरिया सिवरेज लाईनला जोडण्यात आलेला नाही? म्हणजे ज्या ठिकाणी लोकवस्ती, कारखाने किंवा गोडाऊन्स आहेत, परंतु तो एरिया सिवरेज लाईनला जोडण्यात आलेला नाही असा किती एरिया आहे? असे समितीने विचारले असता, मुंबई शहराला एकूण ३८०० एमएलडी पाणीपुरवठा होतो. त्यापैकी ३० टक्के लिकेज धरले तर २७०० एमएलडी सांडपाणी तयार होते. एकूण १४३ किलो मीटर एन्क्रोच एरिया आहे. आपण स्लम एरियामध्ये सिवरेज लाईन टाकू शकत नाही. आपण मुंबई शहरातील स्लम एरिया वगळला तर सिवरेज लाईन क्लिअर होईल. आता फक्त १४३ किलो मीटर सिवरेज लाईन टाकावयाची आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

143 Kms or 143 Sq.Km. area? असे समितीने विचारले असता, १४३ किलो मिटर, रनिंग मीटर एरिया होय असे प्रतिनिधींनी सांगितले. १४३ किलो मीटर इन्क्ल्युडिंग स्लम की एक्झम्प्टेड स्लम एरिया आहे? असे समितीने विचारले असता, स्लम एरियामध्ये सिवरेज लाईन टाकावयाची राहिलेली आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले. म्हणजे बिल्डींग प्रपोजल डिपार्टमेंटने जेवढे प्रपोजल मंजूर केलेले आहेत त्या सर्व ठिकाणी शंभर टक्के सिवरेज लाईन टाकण्यात आलेली आहे काय? अशी समितीने विचारणा केली असता, तसे म्हणता येणार नाही. परंतु, सिवरेज लाईन टाकण्याचे काम सुरू आहे.

२०१५ किलो मीटर सिवरेज लाईन टाकण्यात आलेली आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले. २०१५ किलो मीटर सिवरेज लाईन आहे. दररोज २१४६ एमएलडी सांडपाणी तयार होते. आपण सांगितल्याप्रमाणे १४३ किलो मीटर सिवरेज लाईन टाकावयाची बाकी आहे. त्यामुळे ६०० दशलक्ष लिटरची आकडेवारी जस्टीफाय होऊ शकत नाही. ज्या ठिकाणी मुख्य रस्त्याच्या जवळ स्लम एरिया आहे किंवा ज्या

ठिकाणी रोड ॲक्सेसेबल चांगला आहे त्या ठिकाणी आपण सिवरेज लाईन टाकू शकतो हे आयडेंटिफाय करण्यासाठी अधिकारी वॉर्डमध्ये जातात काय? महानगरपालिकेत ५-५ आयएएस अधिकारी आहेत. ते अधिकारी मुख्यालय सोडत नाहीत. ज्यावेळी सर्व्हे करावयाचा असेल त्यावेळी ते मुख्यालय सोडतात. अतिरिक्त आयुक्त (पश्चिम उपनगर), अतिरिक्त आयुक्त (पूर्व उपनगर) हे वॉर्डमध्ये जाऊन नगरसेवक किंवा लोकप्रतिनिधींसमवेत त्या भागातील अडचणींबाबत चर्चा करीत नाहीत. मुंबई महानगरपालिकेचे ६० हजार कोटी रुपयांचे फिक्स डिपॉझीट आहे. मुंबई शहरातील ५० टक्के एरिया अनसिवर्ड आहे आणि आपण १०० टक्के सिवरेज चार्जेस वसूल करतो. प्रॉपर्टी टॅक्समध्ये किती सिवरेज चार्जेस वसूल केले जातात याबाबत संबंधित अधिकाऱ्यांनी समितीला माहिती द्यावी. वॉटर टॅक्समध्ये किती सिवरेज चार्जेस वसूल केला जातो? असे समितीने विचारले असता, प्रॉपर्टी टॅक्समध्ये किती सिवरेज चार्जेस वसूल केला जातो आता या संदर्भातील माहिती उपलब्ध नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले. सिवरेज चार्जेस वसूल केले जातात हे बरोबर आहे काय? असे समितीने विचारले असता, विभागीय प्रतिनिधींनी त्यास होकारार्थी उत्तर दिले. मुंबई शहरात राहणाऱ्या एकाही माणसाला सिवरेज चार्जेस पासून एक्झम्प्शन मिळत नाही. मग तो स्लममध्ये राहत असेल किंवा बिल्डींगमध्ये राहत असेल. बिल्डींगमध्ये राहणाऱ्या लोकांकडून प्रॉपर्टी टॅक्समधून सिवरेज चार्जेस वसूल केले जातात आणि जे स्लम एरियामध्ये राहतात त्यांना प्रॉपर्टी टॅक्स लागत नसल्यामुळे त्यांच्याकडून वॉटर टॅक्समधून सिवरेज चार्जेस वसूल केले जातात. ज्या एरियामध्ये सिवरेज लाईन नाही त्या एरियातील लोकांना सुद्धा सिवरेज चार्जेस पासून एक्झमशन मिळत नाही, हे बरोबर आहे काय? आपण शेवटचे मलनि:सारण केंद्र केव्हा पूर्ण केले आणि त्या केंद्राची कॅपॅसिटी किती होती? अशी विचारणा समितीने केली असता, सन २००३ मध्ये बांद्रा येथे मलनि:सारण केंद्र उभारण्यात आले आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले. सन २००३ नंतर मुंबई शहरात एकही सिवरेज ट्रिटमेंट प्लँट उभारण्यात आला नाही काय? असे समितीने विचारले असता, कुलाबा येथील प्लँट प्रोग्रेसमध्ये आहे. त्या प्लँटचे काम जून महिन्यात पूर्ण होईल असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

आपण सांगितल्याप्रमाणे सन २००३ मध्ये बांद्रा आऊट फॉलचे काम पूर्ण झाले आहे. तो प्लँट किती पोटेंशियलवर काम करीत आहे? आपण तो प्लँट १०० टक्के पोटेंशियलवर चालवित आहोत काय? बांद्रा येथे एशियातील सर्वात मोठा आऊट फॉल तयार केलेला आहे. इतर देशातील लोक तो आऊट फॉल बघण्यासाठी येतात. आपल्याला लोकांना तो आऊट फॉल दाखवायचा आहे की त्यातून आऊट-पुट द्यावयाचे आहे? मुंबई शहरात असंख्य ठिकाणी सिवरेजचे नेटवर्क तयार केलेले नाही. त्यामुळे मोठे प्रकल्प निर्माण करून सुद्धा मुंबईकरांना त्यांचा लाभ होत नाही. खूप मोठा घोटाळा आहे. आपण त्यांचे एस्कलेशन आणि कॉन्ट्रॅक्टरचे काम बघावे. Every case has been justified by the department. आपण प्रॉपर्टी टॅक्स किंवा वॉटर्स टॅक्सच्या माध्यमातून लोकांकडून शंभर टक्के सिवरेज चार्जेस वसूल करतो. प्रॉपर्टी टॅक्स किंवा वॉटर्स टॅक्सच्या माध्यमातून लोकांकडून सिवरेज चार्जेस वसूल केले जातात असे आपण गृहीत धरु. मग ज्या लोकांकडून पैसे वसूल केले जातात त्यांना ट्रिटमेंट प्लँट किंवा सिवरेज लाईनची सुविधा उपलब्ध करून देण्याची जबाबदारी कोणाची आहे? आपण कशासाठी पैसे घेतो, आपली मोनोपॉली आहे म्हणून? एमआरटीपी ॲक्टनुसार केसेस दाखल केल्या पाहिजेत. This is a criminal offence. लोकांकडून कर घेणे आणि त्यांना सुविधा उपलब्ध करून न देणे is a criminal offence. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, सध्या लोकसंख्येनुसार ६७ टक्के एरिया सिवर्ड आहे. आमचा ८३ टक्के डेव्हलप एरिया सिवर्ड आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी विदित केले म्हणजे डेव्हलप एरियामध्ये सुद्धा १७ टक्के सिवरेज लाईन टाकावयाची बाकी आहे. जो एरिया डेव्हलप झालेला आहे, जे लोक प्रॉपर्टी टॅक्स भरतात, ज्यांनी डेव्हलपमेंट चार्जेस भरलेले आहेत, इतर चार्जेस भरुन इमारत उभी केलेली आहे त्या एरियामध्ये सुद्धा १७ टक्के सिवरेज लाईन टाकण्यात आलेली नाही असे समितीने निदर्शनास आणले असता, सिवरेज लाईन टाकण्याचे काम वेगाने सुरू आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

वेगाने कामे सुरू आहेत. मग बांद्रा येथील काम केव्हा सुरू होऊन केव्हा पूर्ण झाले? असे समितीने विचारले असता, टनेलींग मशिनच्या सहाय्याने सुद्धा काम करीत आहोत. कारण, डिफिकल्ट एरियामध्ये मोठ्या सिवरेज लाईन अपसायझिंग करण्यासाठी मायक्रो टनेलींग मशिनच्या सहाय्याने काम केले जाते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले. समितीला ते सर्व अगोदरच माहीत आहे. आपण ते पुन्हा सांगू नका. आपण ते सर्व केल्यानंतरही प्रगती होत नाही असे दिसत आहे, असे मत समितीने व्यक्त केले असता, आम्हाला बेसिकली थोडीशी अडचण आहे. सिव्हरेजमध्ये डाऊनस्ट्रीमला असलेली कनेक्टिव्हिटी अपस्ट्रीमला द्यावी लागते, तशी कनेक्टिव्हिटी दिली नाही व तसे एस्टॅब्लिश झाले नाही व मध्येच पिसमिल टाकायला गेलो व त्याला कनेक्टिव्हिटी मिळाली नाही तर अडचण होईल. त्यामुळे डाऊनस्ट्रीमला जेथे कनेक्शन नाही तेथे सुरू करीत आहोत. ते फेजवाईज करावे लागत आहे. यामध्ये भरपूर काम केले आहे. अलमोस्ट एटीसीपासून एरिया कव्हर केला आहे. फक्त स्लम पॉप्युलेशन असल्यामुळे आणि लहान गल्ली पॅसेज असल्यामुळे अडचण निर्माण होते. त्या संदर्भात वॉर्ड स्तरावर परवानगी दिली आहे. गरज असलेल्या ठिकाणी टाकण्याच्या संदर्भात वॉर्ड अधिकाऱ्यांना अधिकार दिले आणि ते काम करीत आहेत असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

आपण फक्त अधिकार दिले आहेत, पैसे दिलेले नाहीत. वॉर्ड स्तरावर पैसे दिले आहेत का तत्संदर्भात बजेटमध्ये पहावे असे समितीने सूचित केले असता, वॉर्ड अधिकाऱ्याला पैशाचा अधिकार दिलेला आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

आपण म्हणत आहात तसे काही नाही. कारण त्यांचे प्रस्ताव त्यांच्या स्तरावरच क्लिअर होत नाहीत आणि त्यांना ते प्रस्ताव क्लिअर करून घेण्याचा अधिकार नाही. तुमच्या सांगण्याप्रमाणे फक्त स्लम पॉकेटमध्येच बाकी आहे का? असे समितीने विचारले असता, बाकीच्या ठिकाणी विकास केला आहे. बाकीच्या ठिकाणीही काम सुरू आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

इंटरनॅशनल एअरपोर्टच्या सहा भागांमध्ये नेटवर्क नाही. गेल्या वर्षी एका गल्लीमध्ये काम सुरू झाले आहे. संपूर्ण चकाला एरिया अनसिव्हर्ड आहे. बाकीच्या काही ठिकाणी नेटवर्क आहे. आता विलेपार्ले पश्चिम येथे काम सुरू आहे आणि ते कितीतरी वर्षे सुरू आहे. आपण एका बाजूला काम जोरात चालू आहे असे सांगत आहात आणि दुसऱ्या बाजूला फक्त स्लम पॉकेटमध्ये बाकी आहे असे सांगत आहात. २० टक्केही काम झालेले नाही. आता आपण एसटीपी टाकायला लावत आहात. काय अट आहे? एसटीपी त्यांनी करायचा, सिव्हरेज ट्रिटमेंट त्यांनी करायची आणि चार्जेसही त्यांनी भरायचे असे चालले आहे. आता नवीन एसटीपी लावले आहेत. नवीन प्रमाणे एसटीपी लावण्याची अट टाकली आहे. अमुक मिटरच्या प्लॉटवर किंवा अमुक अपार्टमेंटमध्ये अमुक फ्लॅटची संख्या असेल तर त्यांनी एसटीपी करायचा अशी अट आहे. आपण त्यांना सिव्हरेज चार्जेस माफ केले आहेत का, सिव्हरेज ट्रिटमेंट ते करीत असतील तर सिव्हरेज चार्जेस माफ करणार नाही का? आपण एसटीपी ट्रिटमेंटचे पैसे देखील वसूल करीत आहात. ते सिव्हरेज ट्रिटमेंट करीत असतील तर सिव्हरजेट चार्जेस कशाला घेत आहात? असे समितीने विचारले असता, २०००० मिटरपेक्षा जास्त जागा असेल तर एसटीपीची तरतूद करण्यास सांगतो आम्ही त्यांचा एफ्लुएंट गोळा करतो. ते लोक त्यांचा एफ्लुएंट आमच्या नेटवर्कमध्ये सोडतात, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

ते सांडपाणी प्लँटमध्ये ट्रिटमेंट करून सोडतात. ते फक्त तुमच्याकडे पाणी सोडतात. हा वेगळा विषय आहे. त्यांनी बोअरवेल व रिंगवेल करून घेतली आणि तेथे ते पाणी टाकले तर तुम्ही त्यांना सिव्हरेज चार्जेस माफ करणार आहात का? असे समितीने विचारले असता, विभागाकडे तशी तरतूद नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

सन २०१६ ला २१००० शौचालये बांधायची होती, मात्र ५००० शौचालये बांधली आहेत. आपण महानगरपालिकेच्या शौचालयांची दशा पहावी. सांभाळण्याची व्यवस्था नाही, ट्रिटमेंट करण्याची व्यवस्था नाही, पाण्याची व्यवस्था नाही, काहीही केलेले नाही. बांधून दिले की मोकळे झालो अशी स्थिती आहे. ठेकेदारांना काम मिळाले की मुंबई व्यवस्थित चालली आहे असे झाले आहे आणि हे योग्य नाही असे मत समितीने व्यक्त केले.

परिच्छेद क्र. ४.३.६ वित्तीय स्थिती :—

मुंबई महानगरपालिकेमधील मलनिःसारण व्यवस्थापनासाठी सन २०१०-११ ते सन २०१५-१६ या कालावधीची एकूण अर्थसंकल्पीय निधी १८८९.५८ कोटी रुपये होता आणि त्यातून ११२६.२७ कोटी रुपये खर्च झाला आहे. सन २०१०-११ मध्ये ३०७.०६ कोटी रुपयांची तरतूद होती आणि त्यातील २२०.२९ कोटी रुपये खर्च झाले. सन २०११-१२ मध्ये ३०५.८७ कोटी रुपयांची तरतूद होती आणि त्यातील १९८.९७ कोटी रुपये खर्च झाले. सन २०१२-१३ मध्ये २७९.५५ कोटी रुपयांची तरतूद केली आणि त्यातील १७५.०७ कोटी रुपये खर्च झाले. प्रत्येक वर्षी १००-१५० कोटी रुपये खर्च कमी झाले आहेत. फक्त ४०-५०-६० टक्के असा खर्च झाला आहे. खर्च नाही तर इतकी मोठी तरतूद कशासाठी करीत आहात? तरतूद करण्याची जबाबदारी आयुक्तांची आहे. सन २०१५-१६ मध्ये ३९२.३७ कोटी रुपयांची तरतूद होती. मात्र खर्च १९६.९० कोटी रुपये होता. आपण याचे कारण सांगू शकता का? गेल्या वर्षीच्या अनुभवाप्रमाणे पुढील वर्षीची तरतूद कमी करीत गेलो पाहिजे होतो. मात्र तरीही तरतूद जास्त आणि खर्च कमी असे प्रत्येक वर्षी दिसून येत आहे. खर्च नसताना तरतूद करण्याचे कारण काय आहे? असे समितीने विचारले असता, मुंबई महानगरपालिकेचा वेस्ट वॉटर ट्रिटमेंट फॅसिलिटी तयार करण्याचा प्रकल्प बऱ्याच वर्षांपासून सुरू होता. महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळ, केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण मंडळ, मिनिस्ट्री ऑफ एन्व्हॉयरमेंट ॲण्ड फॉरेस्ट, क्लायमेट चेंज, भारत सरकार यांच्याकडून एफ्लुएंट स्टँडर्ड या संदर्भात बऱ्याच वेळा वेळोवेळी बदल होत गेला. त्यामुळे आपल्याला एसटीपी करण्यास वेळ लागला. उदाहरणार्थ दिनांक १४.१.२०११ ला बो.ओ.डी. स्टॅण्डर्ड होते लेस दॅन ५०, टी.एस.एस. होते लेस दॅन ५०, मार्च, २०१२ चे महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळाचे पत्र आहे आणि त्यानंतर दिनांक २९.१०.२०१३ ला परत बदल करण्यात आला असे विभागीय प्रतिनिधींनी विदित केले.

तुमची तरतूद कोणत्या वर्षाची होती? असलेल्या सिव्हरेज प्लँटमध्येही बदल करायचे असतील तर मानांकनाप्रमाणे मशिनरी बदलाव्या लागतील यासाठी होते. बाकीच्या कामाच्या संदर्भात तरतूद जास्त करून खर्च कमी का केला? आता आपण कारण सांगत आहात की, मानके

बदलली म्हणून खर्च कमी झाला असे मत समितीने व्यक्त केले असता, मानके बदलली आणि ती सतत बदलत राहिली. आता अंतिमतः सन २०१७ ला मिनिस्ट्री ऑफ एन्व्हॉयरमेंट ॲण्ड फॉरेस्ट, क्लायमेट चेंज, भारत सरकार यांनी दिनांक १३ ऑक्टोबर २०१७ ला मानके अंतिम केली. या मानकांवर पुन्हा नॅशनल ग्रीन ट्रायब्युनलने दिनांक २१ डिसेंबर २०१८ ला स्थगिती दिली. यामध्ये जवळजवळ सहा ठिकाणचे एसटीपी प्लँट टेक्निकल इव्हॅल्युएशन होऊन तयार असूनही आम्ही फायनान्शिअल बिड ओपन करू शकत नाही. आम्ही परवाही एनजीटीमध्ये ॲफिडेव्हिट फाईल केले आहे की त्यांनी स्थगिती उठवावी तसेच आम्ही केंद्र सरकारला, सचिवांना, मिनिस्ट्री ऑफ एन्व्हॉयरमेंटट ॲण्ड फॉरेस्ट यांना देखील महानगरपालिका आयुक्त यांच्या वतीने पत्र लिहून विनंती केली आहे की, केंद्र शासनाने एनजीटीची लवकरात लवकर स्थगिती उठवावी, जेणेकरून मुंबई महानगरपालिकेतील वेस्ट वॉटर ट्रिटमेंट फॅसिलिटी प्लँट सुरू होतील असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

हा विषय त्याच्याशी संबंधित नाही. नॅशनल ग्रीन ट्रायब्युनलने कशाला स्थगिती दिली आहे? असे समितीने विचारले असता, मानकांना स्थगिती दिली आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

समितीचे मत असे आहे की, मानकांना स्थगिती दिली असेल तर ट्रिटमेंट प्लँटमधील बेसिक मशिनरीमध्ये काही फरक पडत नाही, प्लँटच्या कन्स्ट्रक्शनमध्ये काही फरक पडत नाही, त्याच्या ऑपरेटिव्ह पार्टमध्ये आणि ट्रिटमेंटच्या वेळी लागणाऱ्या प्लोसिसमधील मटेरियलमध्ये फरक पडतो. त्यामुळे प्लँट थांबवायचा किंवा बनवायचा नाही, मशिनरी खरेदी करायची नाही याच्याशी काहीही संबंध नाही. आपल्या समितीला अधिकार आहे की नाही हे मला माहीत नाही, परंतु माझी विनंती आहे की, आपण या कालावधीतील नवी मुंबई महानगरपालिकेचा डेटा मागवावा. आपण त्यांच्या एसटीपी संदर्भातील तरतूद व खर्च या संदर्भातील रेश्यो मागवावा. कारण आपल्याला लागू होणारे निकष नवी मुंबई, नागपूर, पुणे यांना लागू होतात, आपण त्यांचा रेकॉर्ड मागवावा आणि त्यांना या संदर्भात काही अडचण येते का ते पहावे. विभागाने मानकांच्या संदर्भातील कारण सांगितले. मशिनरीमधील ॲडजस्टमेंट, केमिकलच्या माध्यमातून किती बीडी पाहिजे, किती पॅरामिटर्स पाहिजेत ते पाहता येते. आपण यासाठी निविदा काढली नाही आणि यासाठी बाकीचे काम थांबविले असे सांगणे योग्य नाही असे मत समितीने व्यक्त केले असता, यामध्ये तसे काहीही नाही. ही मोठी कॉम्प्लेक्स प्रक्रिया आहे. यामध्ये क्लिष्ट अशी सर्व प्रक्रिया करावी लागत असते. तसेच यामध्ये फ्लोच्या हिशोबाने टँकची साईज डिझाईन करावी लागते आणि त्यानंतर फ्लोच्या हिशोबाने प्रिटेन्शन टाईम ठरवावा लागतो आणि त्या हिशोबाने जी मशिनरी लागते म्हणजे, फॅन्स लागतात, सेटलमेंट टँक लागतो, डिकँटर्स लागतात, या सर्व गोष्टी त्यावर अवलंबून आहे. आपल्याला आऊटपूट काय पाहिजे हे त्या गोष्टींवर अवलंबून असते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

६ वर्षापर्यंत रोज निकष बदलत होते का? असे होत नाही, दरवर्षी निकष बदलत असतील असे वाटत नाही. सन २०१०-११ ला ३०७.०६ कोटी रुपये तरतूद होती आणि त्यातील फक्त २२०.२९ कोटी रुपये खर्च केले, जवळपास ८० कोटी रुपये खर्च केले नाहीत. सन २०११-१२ ला ३०५.८७ कोटी रुपये तरतूद होती आणि त्यातील फक्त १९८.५७ कोटी रुपये खर्च केले, १०० कोटी रुपये खर्च केले नाहीत. सन २०१३-१४ ला २८१.९९ कोटी रुपये तरतूद होती आणि त्यातील १९६.५५ कोटी रुपये खर्च केले, जवळपास ९७ कोटी रुपये खर्च केले नाहीत. आपण दरवर्षी १०० कोटी रुपये खर्च केले नाहीत. आपला खर्च नसेल तर आपण तरतूद कशासाठी करता? असे समितीने विचारले असता, आता तांत्रिक भाग विचारण्यात आला की, बीओडीचा आऊटपूट कमी किंवा जास्त करण्यासाठी फिजिकल स्ट्रक्चरमध्ये काही बदल करणे आवश्यक आहे का? दुसरा भाग निकषांबद्दलचा आहे. सांगितलेली वस्तुस्थिती आहे. मी सन २०१५ पासून पाहत आहे की, केंद्र सरकारबरोबर झालेल्या एका बैठकीत सातत्याने विषय काढला जात होता. माननीय मुख्यमंत्र्यांनी देखील माननीय केंद्रीय पर्यावरण मंत्र्यांना दोन वेळा पत्र पाठविले होते. आम्ही हा विषय बैठकींमध्ये सातत्याने घेत होतो. आमची कामे अडलेली आहेत, तुम्ही आम्हाला निकष ठरवून द्यावेत, जेणेकरून त्या कामांच्या निविदा आम्ही काढू शकू, असे सांगितले होते. त्यांच्याकडून करतो असे सांगण्यात आले होते. सन २०१८ मध्ये खूप फॉलोअप करून, माननीय मुख्यमंत्र्यांची दोन पत्रे जाऊन हे निकष आले आहेत, ही वस्तुस्थिती आहे. मी या संदर्भात नक्की सांगू शकतो. पहिला भाग विचारण्यात आला की, समजा बीओडीचे निकष एक्स होते आणि ते एक्स बाय टू झाले किंवा टू एक्स झाले तर त्याने फिजिकल स्ट्रक्चर बदलायला हवे का? सदर बाबतीत अधिकारी सांगतील असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

डेफिनेटली बदलावे लागते. रिटेंशन टाईम किती लागतो किंवा टँकची साईज किती लागते हे रिटेंशन किती करायचे यावर अवलंबून असते. ती प्रोसेस असल्यामुळे एकदा फिक्स झाले की हे पुन्हा बदलता येत नाही, आरसीसी टँक असतो, महागड्या मशिनरी असतात, त्यांना डिझाईन करण्यासाठी देखील खूप वेळ लागतो. डिझाईन करण्यासाठी जवळपास सहा महिने लागतात. डिझाईन करून, ऑर्डर करून, टेस्ट करून आणण्यासाठी पुन्हा सहा महिने लागतात आणि काम एक्झिक्युट होण्यासाठी जवळपास चार वर्षे लागतात असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

आपण १० वर्षांत १९०० कोटी रुपयांमध्ये जवळपास ७५० कोटी रुपये खर्च कमी केले आहेत. समितीचे म्हणणे एवढेच आहे की, तरतुदी एवढा खर्च करावा किंवा खर्च असेल तेवढीच तरतूद करावी. यामध्ये जेएनएनयूआरएमचे पैसे गमावले. निविदाप्रक्रिया पूर्ण झाली नाही. त्यामुळे जेएनएनयूआरएमचे पैसे गेले हे खरे आहे का? असे समितीने विचारले असता, भांडूप कॉम्प्लेक्सचे जवळपास १०० कोटी रुपये परत गेले आहेत. असे विभागीय सचिवांनी सांगितले. मुंबई महानगरपालिकेला १०० कोटी रुपये म्हणजे काहीही नाहीत का? मुंबईला जेएनएनयूआरएमचे पैसे खूप महाग पडले. आता जेएनएनयूआरएममुळे प्रॉपर्टी टॅक्स देखील वाढला आहे. अनेक गोष्टींमध्ये मुंबईवर अन्याय झाला आहे. केंद्र सरकारने जेएनएनयूआरएमसाठी अनेक ऑब्लिगेटरी कंडिशन्स लावल्या. पैसे देखील गेले. व्यवस्था फार खालावली असे मत समितीने व्यक्त केले असता, सन २००४ ते सन २००८ पर्यंत नक्की निकष होते. बाकी शहरांमध्ये तेव्हा एसटीपी होत होते. सन २०१०-११ नंतर हा प्रश्न उद्‌भवलेला दिसत आहे असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

त्यावेळीही मुंबईमध्ये सीआरझेड क्लिअरन्स नव्हते. इतर शहरांमध्ये सीआरझेडचा विषय येत नाही. तो विषय फक्त मुंबई शहरामध्ये येतो. आपले सर्व एसटीपी मॅनग्रोव्हज एरियामध्ये आहेत. आपल्याला वन विभागाची परवानगी लागते. माननीय मुख्यमंत्र्यांनी ४ वर्षे खूप फॉलोअप केल्यानंतर आपल्याला आता फॉरेस्ट क्लियरन्सेस आणि त्यासाठी लागणारी कॉम्पनसेटरी अफॉरेस्ट्रेशनची लॅण्ड या संदर्भात काल मंत्रालयातून ऑर्डर मिळाली. एवढेच सांगायचे ही खूप क्लिष्ट प्रक्रिया आहे. मुंबई व इतर शहरांची तुलना करणे खूप कठीण जाईल. त्यामुळे मुंबईला उशीर झाला आहे हे निश्चितपणे मान्य करतो. येथून पुढे निश्चितपणे योग्य काम करू असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

भांडुप कॉम्प्लेक्समध्ये निविदाप्रक्रियेला उशीर होण्याचे काय कारण आहे? असे समितीने विचारले असता, भांडुप कॉम्पलेक्सची निविदा प्रक्रिया केल्यानंतर केंद्र शासनाने पुन्हा निकष बदलले. निकष बदलल्यामुळे निविदा अंतिम केल्या नाहीत, त्या रद्द केल्या आणि पुन्हा बोलाविल्या, जोपर्यंत एफ्लुएंट सिस्टिम अंतिम करीत नाही तोपर्यंत आणि चुकीच्या एफ्लुएंट पद्धतीने निविदा अंतिम केल्या तर ठेकेदार आपल्याकडे खूप जास्त प्रमाणात पैसे मागणार, त्याचे लिटिगेशन होणार, आर्बिट्रेशन होणार, त्यामुळे पुढील सर्व गोष्टी टाळण्यासाठी निविदाप्रक्रिया रद्द करून नव्याने निविदा काढल्या. आता काढलेल्या नवीन निविदा अंतिम स्तरावर आहेत. आपण अंतिम स्तरावर फायनान्शिअल पॅकेज उघडणार आहोत. मात्र आपल्याला एनजीटीने स्टे दिला आहे. आणि तो स्टे उठविण्यासाठी आपण ॲफिडेव्हिट सादर केले आहे. माननीय मुख्यमंत्र्यांच्या माध्यमातून माननीय केंद्रीय मंत्र्यांना एनजीटीचा स्टे उठविण्यासाठी विनंती केली आहे. केंद्र सरकारलाही विनंती केली आहे. कारण तेही यामध्ये पार्टी आहेत. सर्व स्तरांवर प्रयत्न सुरू आहेत. असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

३८०० एमएलडी पाण्यापैकी २८०० एमएलडी पाण्यावर ट्रिटमेंट झाली पाहिजे. आपण येथे २१४६ एमएलडी अशी संख्या दाखवत आहात. ७०० एमएलडीचा डिफरन्स कुठे आहे? ते पाणी कुठे जाते? विभाग २१०० एमएलडी पाण्याच्या ट्रिटमेंटच्या संदर्भात सांगत आहात किंवा नॉन-ट्रिटमेंट वॉटर कॅल्क्युलेट केले आहे असे सांगत आहात. तुम्ही स्वतः सांगत आहात की, २७०० एमएलडी पाणी आहे. ३० टक्के पाणी वापरले जाते. आपण ३८०० एमएलडीपैकी ३० टक्के पाणी लेस करतो. २७०० एमएलडीच्या वर पाणी वाहते, त्यापैकी आपण फक्त २१४६ एमएलडी पाणी दाखवता, ज्याचे सिव्हर वॉटर तयार होते, मग बाकीचे ७०० एमएलडी पाणी कुठे जाते? असे समितीने विचारले असता, स्लममधून तयार झालेले सांडपाणी असते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

तुमच्याकडे फ्लो मीटर नाही, वॉटर सप्लायचे डिटेल्स नाही, झोनवाईज सप्लायचे डिटेल्स नाही, वॉटर सप्लायच्या सिस्टीममध्ये ईक्वॅलिटी संदर्भातील व्यवस्था नाही, सिव्हर वॉटरमध्येदेखील व्यवस्था नाही. विभागाकडे वॉटर ऑडिट सिस्टिमच नाही. सिव्हर सिस्टिमदेखील नाही. ६०० एमएलडी पाण्याचा हिशोबच नाही. आपल्याला, तयार झालेले ६०० एमएलडी पाणी कुठे जाते ? हेही माहीत नाही. आपण खोटे काही तरी लिहिले असते, तर ठेकेदारांना अजून काम मिळाले असते. आपण २७०० एमएलडी पाणी ट्रिट करतो असे सांगितले असते तर आणखी मोठे टेंडर तयार झाले असते असे मत समितीने व्यक्त केले असता, स्लममधून सांडपाणी निघते, ते गटारातून जाते, ते गोळा करून सिस्टिममध्ये आणण्याचा आमचा प्रयत्न सुरू आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

आपण कधीपासून प्रयत्न करीत आहात, आपण कोणत्या स्लममधून ते पाणी ट्रिटमेंट करण्यासाठी आणत आहात? असे समितीने विचारले असता, पवईमध्ये निटी एरिया आहे, त्याच्या बाजूला ८ एमएलडीचा एसटीपी बांधण्यास सुरुवात केली आहे. हा ६०० एमएलडीचा विषय आहे. आपले छोटे-छोटे सॅटेलाईट मिटिंग स्टेशन्स आहेत, त्यावरून नालादेखील सोडत आहोत. आम्ही टीएसटी १ - प्रायोरिटी टनेल, मायक्रो टनेल बोरिंग मशिनने करणार आहोत. आम्ही ते डॉन बॉस्कोपासून मालाडपर्यंत आणि ओशिवरा डेपोपासून मालाड डब्ल्यूटीएफटीपर्यंत करीत आहोत. आम्ही सर्व करणार आहोत. आम्हाला फॉरेस्ट व सीआरझेड क्लिअरन्स नसल्यामुळे मोठी अडचण येत आहे. आमचे टेंडरदेखील फ्लोट झाले आहे. आम्ही बऱ्याच दिवसांपासून टेंडर फ्लोट करून उभे आहोत. क्लिअरन्स मिळत नसल्यामुळे सर्व अमेंड केले आहे. डीसीआरमध्ये

तरतूद नव्हती, ते बदलून घेतले. सीआरझेडमध्ये तरतूद नव्हती, सीआरझेडमध्ये सुधारणा करून घेतली. केंद्र सरकारकडे जाऊन कष्ट घेऊन बदल केला आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

काहीही उत्तर देत आहेत. आपण ६०० एमएलडी पाण्याचा हिशोब ठेवलेला नाही. ६०० एमएलडी पाण्याची अकाऊंटिबिलिटी नाही, अंदाजे सांगत आहात असे समितीने मत व्यक्त केले असता, आम्ही ॲण्टॉप हिलला ५ किलोमिटरची लाईन टाकण्याची निविदा काढली आहे. मार्शी लॅण्ड आहे. आम्ही कोणत्या तंत्रज्ञानाने सिव्हर लाईन टाकू शकतो या संदर्भातील तंत्रज्ञान आम्हाला डेव्हलप करावे लागले, जेणेकरून भविष्यात काही त्रास होणार नाही. आम्ही त्यासाठी अभ्यास करून आयआयटीकडून रिव्ह्यू घेऊन कन्सल्टंट अपॉईंट करून आम्ही शेवटी या कन्क्लूजनपर्यंत आलो की, आपण ते टनेल वर्क करू शकतो आणि त्या अनुषंगाने संपूर्ण ॲण्टॉप हिलमध्ये सिव्हर लाईन होणार आहे. आम्ही फेजवाईज जेवढे होईल तेवढे करीत आहोत. आता फक्त अवघड एरियामध्ये सिव्हर लाईन टाकण्याचे काम राहिले आहे. रस्त्यांवर काम करायला अडचण येते तरी देखील आम्ही काम करीत आहोत. काम करताना वाहतुकीचे प्रदूषण देखील असते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

परंतु मार्शी लँड ही काही आता तयार झालेली नाही. प्रकल्प जाहीर करण्यापूर्वी प्रकल्पाचा सर्वंकष अभ्यास केला जातो. त्याशिवाय प्रकल्प जाहीर केला जात नाही. मुळात या प्रकल्पाचा अभ्यास अगोदर झालेला असताना मार्शी लँड, तंत्रज्ञान वगैरे अशी कारणे सांगण्याची आवश्यकताच नाही. ज्यावेळी अशा प्रकारचे टेंडर फ्लोट केले जाते किंवा एखादे काम हाती घेतले जाते तेव्हा त्याचा पूर्ण अभ्यास केला जातो. प्रकल्प हाती घेण्यापूर्वी त्या प्रकल्पाचा सर्वंकष अभ्यास केलेला असताना आता मार्शी लँड वगैरे अशा अडचणी सांगण्याची कारणे काय आहेत? असे समितीने विचारले असता, आम्ही या प्रकल्पाचा अभ्यास करून त्यावर उपाय केले आहेत असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

भांडुप येथील एसटीपी प्रकल्पाची सद्यःस्थिती काय आहे? असे समितीने विचारले असता, भांडुप येथील २१५ एमएलडी प्रकल्पाचे टेंडर काढले होते. त्या अनुषंगाने तीन बीड मिळाले असून टेक्नीकल ईव्हॅल्यूएशन झालेले आहे. एनजीटीचा स्टे उठल्यानंतर फायनान्शीयल बीड ओपन करून वर्क ऑर्डर देण्यात येईल असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

मालाड उदंचन केंद्राचे अपग्रेडेशन आणि त्या केंद्राची क्षमता वाढविण्याच्या अनुषंगाने काय कार्यवाही केली आहे? मालाडसह कांदिवली व बोरीवली हा सर्वात जास्त विकसित भाग आहे. परंतु मालाड या एकाच ठिकाणी आऊटलेट ट्रिटमेंट प्लांट आहे. बोरीवली येथे आऊटलेट ट्रिटमेंट प्लांट नाही. त्या ठिकाणी प्रबोधनकार ठाकरे ही मोठी वसाहत वसविण्यात आली. परंतु तेथे मात्र आऊटलेट ट्रिटमेंट प्लांट केला नाही. कांदिवली, मालाड व बोरीवलीवर एकप्रकारे अन्याय केला आहे. मालाड उदंचन केंद्राच्या स्थापनेच्या वेळी त्या केंद्राची क्षमता किती होती आणि आता ते केंद्र किती क्षमतेने सुरू आहे, तसेच हा प्रकल्प कोणत्या वर्षी सुरू करण्यात आला होता? अशी विचारणा समितीने केली असता, पूर्वी मालाड येथील प्रकल्पाच्या बाबतीत मँग्रोव्हजची अडचण होती. तेथे फॉरेस्ट क्लिअरन्स मिळत नव्हता. मालाड येथे १९९८ मध्ये ३०० एमएलडीचे केंद्र सुरू केले असून त्याचा विस्तार आता १८०० एमएलडी पर्यंत करीत आहोत असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

१९९८ पासून आजपर्यंत त्या भागातील लोकसंख्या मोठ्या प्रमाणात वाढलेली आहे. मी विचारु इच्छितो की, १९९८ च्या लोकसंख्येच्या तुलनेत ४०-५० टक्के लोकसंख्या वाढलेली आहे. परंतु लोकसंख्येच्या तुलनेत उदंचन केंद्राची क्षमता मात्र वाढलेली नाही. आज अशी परिस्थिती आहे की, त्या भागातील लोकांच्या घरातून, सोसायटीतून सिवरेज बाहेर पडते. पावसाळ्यामध्ये तर अतिशय वाईट परिस्थिती असते. पावसाळ्यामध्ये तळमजल्यावरील लोकांच्या घरातून सिवरेज बाहेर येते असे समितीने निदर्शनास आणले असता, आता टनेलिंग मशीनच्या साह्याने लिंकींग रोडला ११ कि.मी.ची सिवर लाईन टाकत आहोत. यामध्ये फॉरेस्ट क्लिअरन्सेस मिळालेले आहेत. मालाड एसटीपीची ३५ हेक्टर जागा मँग्रोव्हज एरियामध्ये होती. परंतु आता फॉरेस्ट क्लिअरन्स मिळाल्यानंतर शासनाकडून ३५ हेक्टर जागा संपादित केली आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी विदित केले.

मध्यंतरी मालाड प्रकल्पाच्या जागेच्या बाबतीत वन विभागाची अडचण होती. आता वन विभागाची अडचण दूर झाली आहे काय? असे समितीने विचारले असता, सीआरझेड क्लिअरन्सची अडचण डीसीआरमध्ये सुधारणा करून दूर केली आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

मालाड प्रमाणेच बोरीवली शहराची लोकसंख्या सुद्धा मोठ्या प्रमाणात वाढलेली आहे. महानगरपालिकेकडे बोरीवली येथे सीटीपीसाठी जागा उपलब्ध आहे, परंतु महापालिकेने तेथे प्लांट उभा करण्याच्या दृष्टीने काहीही नियोजन केलेले नाही. मालाड उदंचन केंद्राचे काम कधीपर्यंत पूर्ण होईल? अशी विचारणा समितीने केली असता, मालाड येथे सीआरझेड, मॅंग्रोव्हज् आणि लँड फिलींगची अडचण होती. लँड फिलींग

करून मालाडचा प्रकल्प पूर्ण होण्यासाठी कमीतकमी ६ वर्षे लागतील. आम्हाला ३५ हेक्टरची जागा उपलब्ध झालेली आहे. तसेच चारकोप येथे ६ एमएलडीचा ट्रिटमेंट प्लांट केला आहे. जेथे जेथे शक्य झाले आहे त्या ठिकाणी छोटेछोटे एसटीपी बांधण्याचा प्रयत्न केला आहे. ते प्रकल्प सुरू आहेत असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

बोरीवली आणि दहिसर येथील सिवरेज कुठे जाईल? अशी समितीने विचारणा केली असता, ते सिवरेज मालाड एसटीपीला जाईल. चारकोपच्या म्हाडा ले आऊटमध्ये एसटीपी बांधण्यासाठी छोटी जागा होती. तेथे ६ एमएलडीचा प्लांट केला असून तो वर्षभरापासून वापरात आहे. It can be used for the purpose असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

मालाड एसटीपीच्या अपग्रेडेशनकरिता बोरीवली येथे म्हाडाची जागा उपलब्ध आहे. बोरीवली शहराचा संपूर्ण नैसर्गिक फ्लो हा स्लोपमध्ये आहे. महानगरपालिकेला हे पाणी मालाडपर्यंत केवळ कॉन्ट्रॅक्ट तयार होण्यासाठी न्यावयाचे आहे. बोरीवली येथील गोराई येथे म्हाडाच्या ले आऊटमध्ये एसटीपीसाठी जागा आहे. महानगरपालिकेने तेथे डंपिंग ग्राऊंड केले, परंतु सिवरेज ट्रिटमेंट प्लांट केला नाही असे मत समितीने व्यक्त केले असता, बेसिकली सिवरेज ग्रॅव्हीटीनेच जाते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

बोरीवली, गोराईपर्यंत शांतीवन आश्रमाची जागा आहे. त्याच्या बाजूला ऑल इंडिया रेडिओ स्टेशन आहे. त्या समोरील जागा आपल्या ताब्यात होती. महापालिकेने तेथे एसटीपी का केला नाही? कारण या एसटीपीमुळे एस्सेल वर्ल्डला डिस्टर्बन्स होईल, त्यांना जेट्टी बांधण्यासाठी जागा राहणार नाही. अजूनही त्या ठिकाणी जागा उपलब्ध आहे. त्या भागातील वाढती लोकसंख्या लक्षात घेता आपण बोरीवली आणि दहिसरसाठी एक ट्रिटमेंट प्लांट करावा. दहिसरला सुद्धा जागा उपलब्ध आहे. कारण ग्रॅव्हीटीने पाणी हे गोराईकडेच जाणार आहे. दहिसरला गणपत पाटील नगर आहे. ते जिल्हाधिकाऱ्यांच्या जागेवर होते. तेथे झोपडपट्टी उभी असताना आम्ही सांगत होतो की, दहिसरला स्वतंत्र सिवरेज ट्रिटमेंट प्लांट करावा. कारण यामुळे थेट तेथे पाणी जाणार आहे. असे केल्यामुळे मुंबईतील कोणत्याही भागाला बाधा येणार नव्हती. परंतु तरी सुद्धा हे काम केले नाही. मालाडला सिवरेज वॉटर हे पंपिंगने आणणार आहात की ग्रॅव्हीटीने आणणार आहात? अशी विचारणा समितीने केली असता, ग्रॅव्हीटीनेच आणणार आहोत. सिवरेज वॉटर हे ग्रॅव्हीटीनेच घ्यावे लागते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

परिच्छेद क्र.४.३.७ मलनिःसारण प्रकल्प विभागातर्फे निष्पादित कामे–

उपरोक्त परिच्छेदाच्या अनुषंगाने महालेखाकार यांनी असे प्रश्न उपस्थित केले आहेत की, " Present status of the work of construction of new sewerage line, upsizing of existing lines, laying of new sewerage lines in isolated areas, construction of new sewerage lines in slum areas " या बाबतीत विभागाचे काय म्हणणे आहे? नवीन गटारे व गटाराचा आकार वाढविण्याची कामे असे एकूण १६६ कामांचे लक्ष्य होते. परंतु २०१६ मध्ये यापैकी केवळ ४४ कामे पूर्ण झाली असून २२ कामे प्रगतीपथावर असल्याचे नमूद केलेले आहे. फेब्रुवारी, २०१९ पर्यंत या कामांची सद्यःस्थिती काय आहे? असे समितीने विचारले असता, नवीन सिवर लाईनच्या एकूण ६५ प्रस्तावित कामांची लांबी ५९.७० कि.मी. होती. तसेच अस्तित्वात असलेल्या सिवरेज लाईनचा आकार वाढविण्याच्या एकूण १०१ प्रस्तावित कामांची लांबी ११३.८२ कि.मी. होती. नवीन सिवरेज लाईनची २५ कामे भौतिकदृष्ट्या पूर्ण झाली असून त्याची लांबी २५.५९ कि.मी. आहे. नवीन सिवर लाईनची १३ कि.मी. लांबीची १२ कामे झाली असून अस्तित्वात असलेल्या गटारांचा आकार वाढविण्याची ३२ कामे पूर्ण झाली असून त्याची लांबी ३६.८० कि.मी. इतकी असून अशा प्रकारे एकूण ४४ कामे पूर्ण झाली असून त्यांची लांबी ४९.८१ कि.मी. आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

पूर्वी सिवर लाईनची कामे करताना जुन्या काळातील यंत्रसामुग्रीचा वापर केला जात होता. परंतु आता नवीन नवीन यंत्रसामुग्री आलेली असताना सुद्धा ठेकेदार मंडळी पूर्वी कामे करण्यासाठी जेवढा वेळ घेत होते जवळजवळ तेवढाच वेळ आजही घेत आहेत. नवीन सिवर लाईनच्या १३ कि.मी. लांबीचे काम पूर्ण करण्यासाठी किती कालावधी लागला? असे समितीने विचारले असता, साधारणतः अडीच-तीन वर्षे लागतात असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

याचाच अर्थ तीन वर्षात केवळ १३ कि.मी. लांबीची सिवरेज लाईन टाकण्यात आली. वास्तविक पाहता हे काम कोणताही रस्ता बंद करून करावयाचे नव्हते. त्यामुळे एवढा कालावधी लागण्याची आवश्यकताच नव्हती. नागरिकांची गैरसोय झाली तरी चालेल, परंतु ठेकेदाराची गैरसोय होता कामा नये अशीच महानगरपालिकेची भूमिका आहे. महानगरपालिकेने या बाबतीत विचार केला पाहिजे. सध्या ज्या यंत्रसामुग्रीचा वापर केला जात आहे त्या प्रमाणात ठेकेदारांना कामे पूर्ण करण्यासाठी कालावधी निश्चित करून दिला पाहिजे. याचसाठी महानगरपालिकेमध्ये प्रशासकीय अधिकाऱ्यांची नियुक्ती करण्यात आलेली आहे. सिमेंट कॉंक्रीटचे रस्ते करण्यासाठी अजूनही ठेकेदारांना पूर्वीप्रमाणेच कालावधी दिला

जातो. महापालिकेकडून १ कि.मी. लांबीचा रस्ता तयार करावयाचा झाल्यास पावसाळा वगळून ठेकेदाराला एक-दीड वर्षाचा कालावधी दिला जातो. महानगरपालिकेने याकडे लक्ष दिले तर यातील खर्च कमी होईल आणि कामही लवकर पूर्ण होईल. तसेच यंत्रसामुग्री खरेदी करण्यासाठी अधिकचा पैसा उपलब्ध करून देता येईल. What about laying of new sewerage line in isolated areas and slum areas? असे समितीने विचारले असता, झोपडपट्टी भागात ज्या ज्या ठिकाणी शक्य आहे त्या ठिकाणी सिवर लाईन टाकण्याचे काम सुरू आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

फेब्रुवारी, २०१९ पर्यंत विकसित आयसोलेटेड एरियामध्ये तसेच झोपडपट्टी भागात किती लांबीच्या सिवर लाईनचे काम करण्यात आले आहे? अशी समितीने विचारणा केली तसेच, सध्या आपल्यासमोर जी आकडेवारी दिसत आहे ती २०१६ च्या अहवालातील आहे. आयसोलेटेड एरियामध्ये ३५.५२ चौ.कि.मी. एवढी सिवर लाईन टाकायची होती आणि प्रत्यक्षात २२.६४ कि.मी. ची लाईन टाकण्यात आली होती. यानंतर या कामामध्ये काही प्रगती झाली आहे काय? अशी विचारणा महालेखाकार यांनी समितीच्या माध्यमातून केली असता, आम्ही आता फेजवाईज काम सुरू केलेले आहे. परंतु झोपडपट्टयांमध्ये काम करताना खूप अडचणी येतात. मोठमोठ्या झोपडपट्टया झाल्यामुळे वॉटर-मेन्स तसेच नॅरो गल्ली असल्यामुळे जमीन खोलवर खोदता येत नाही. कारण सिवरेज वॉटर ग्रॅव्हीटीने जाते. पाण्याची पाईप लाईन असती तर दोन-तीन फूट खोदता आले असते. परंतु सिवर लाईनच्या बाबतीत किमान ६ फुट खोली घ्यावी लागते. सिवर लाईनचे हेड मॅन-होल व स्टार्टींग मॅन-होल ६ फुटापासून खाली सुरू होते. त्यामुळे किमान ६ फूट खोदून खोलवर जावे लागते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

बिल्डींग प्रपोजल डिपार्टमेंटने त्या भागात रस्ता अस्तित्वात असल्यामुळेच विकासकाला इमारत बांधण्याची परवानगी दिली. त्या ठिकाणी सिवरेज लाईन जोडण्यास काय अडचण आहे? मुळात ही महापालिकेची जबाबदारी आहे. आपण ऑन रेकॉर्ड सांगत आहात की, विकसित असलेल्या १७ टक्के भागात सिवर लाईन नाही. १७ टक्के लोकांनी बिल्डींग प्रपोजल डिपार्टमेंटकडून प्रपोजल मंजूर करून घेतले आहे. याचा अर्थच असा आहे की, त्यांना सिवरेज लाईनमध्ये जॉईंट करायचे नाही. महापालिकेची सिवरेज लाईन नसल्यामुळे ते जॉईंट होऊ शकत नाही. महापालिका सांगत आहे की, हे खाजगी ले आऊट आहे. माझे तर स्पष्ट मत आहे की, खाजगी ले आऊटच्या लोकांनी मालमत्ता कर भरण्याच्या कामी सहकार्यच करता कामा नये. मुळात आम्ही प्रयत्न केल्यानंतर महापालिकेच्या माध्यमातून मेहेरबानी म्हणून साफसफाईचे काम केले जात आहे. त्या भागातील रहिवाशांसाठी सिवरेज ट्रिटमेंट प्लांट नाही, रस्ते नाहीत, स्ट्रीट लाईट नाहीत. डेव्हलप परंतु एकाकी क्षेत्रामध्ये तसेच झोपडपट्टी क्षेत्रामध्ये फेब्रुवारी, २०१९ पर्यंत किती मलनिःसारण वाहिन्या टाकल्या? अशी विचारणा समितीने केली असता, झोपडपट्टी भागात जेथे शक्य आहे तिथे काम सुरू केलेले आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

आमच्या अहवालानुसार ही सन २०१६ पर्यंतची कामाची स्थिती आहे. एकूण ८४ कि.मी.ची लाईन आहे. एकाकी क्षेत्रामध्ये ३५.५२ चौ.कि.मी. नवीन मलनिःसारण वाहिनी टाकायची होती. त्यापैकी २२.६४ चौ. कि.मी लाईन झाली होती. उर्वरित कामाची स्थिती काय आहे? अशी विचारणा महालेखाकारांनी समितीच्या माध्यमातून केली असता, आमचे फेजवाईज काम सुरू चालू आहे. झोपडपट्टी भागात काम करताना खूप अडचणी येतात. झोपडपट्टी भागात छोटी गल्ली असल्यामुळे खोलवर खोदता येत नाही आणि मलनिःसारण वाहिन्या ग्रॅव्हेटी फ्लोने जाते. जर वॉटर टाईप असते तर दो-तीन फूट खोदून पुढे जाता आले असते. परंतु, स्टार्टींग मॅन्युअल सहा फूटपासून सुरू होत असल्यामुळे कमीत कमी सहा फूट खोदून पुढे आणखी खाली खाली जावे लागते. त्यामुळे झोपडपट्टी भागात काम करताना खूप अडचण आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

बिल्डींग प्रपोझल विभागाने रस्ता अस्तित्वात असल्यामुळे इमारत बांधण्याची परवानगी दिली. मग तेथील मलनिःसारण वाहिनी जोडण्यास काय अडचण आहे? ती आपल्या विभागाची जबाबदारी आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, आमचे त्या ठिकाणी जोरात काम सुरू आहे. आपण ८३ टक्के भाग कव्हर केलेला आहे. असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले. जिथे लोकांनी बिल्डींग प्रपोझल मंजूर करून घेतले आहे याचा अर्थच सिव्हरेज लाईनमध्ये कुठे ना कुठे जॉईन्ट करायचा आहे. तिथे आपली सिव्हरेज लाईन नाही म्हणून ते जॉईन्ट करु शकत नाही. आपण सांगत आहात की, हा खाजगी ले-आऊट आहे. तिथे ट्रीटमेंट प्लान्ट नाही, रस्ता नाही, स्ट्रीटलाईट नाही, आपण त्यांना सुविधा देणार नसाल तर मग त्यांनी प्रॉपर्टी टॅक्स कशाला भरायचा? एकाकी भागामध्ये किती मलनिःसारण वाहिन्या टाकण्यात आल्या तसेच झोपडपट्टी भागामध्ये किती झाली, की काहीच कामे झाली नाहीत? असे समितीने विचारले असता, झोपडपट्टी भागामध्ये वॉर्ड पातळीवरील अधिकाऱ्यांना परवानगी दिलेली आहे. ते अधिकारी त्यांच्या हिशोबाने जिथे शक्य आहे तिथे काम करीत आहेत. आपण त्यांना तसे अधिकार दिलेले आहेत असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले. आपण कोणाला अधिकार दिले आहेत? असे समितीने विचारले असता, असिस्टंट कमिशनर वॉर्ड ऑफीसरला ३० मीटर, १०० मीटर लाईन टाकण्याचे अधिकार दिलेले आहेत असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

खाजगी ले-आऊट असला तरी त्यांना अधिकार दिलेले आहेत काय? असे समितीने विचारले असता, खाजगी ले-आऊटला आम्ही परवानगी देतो. आम्ही आतापर्यंत सात कि.मी.पर्यंत खाजगी ले-आऊटमध्ये परवानगी दिलेली आहे. आम्हाला विकासकाने लाईन टाका असे सांगितले तर त्यांचेकडून पैसे घेऊन लाईन टाकून देतो असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

महानगरपालिकेच्या मुख्य रस्त्याला जोडणारा कोणताही रस्ता असेल तर तो डीम्ड टू बी कलम ६३ (के) असा आयुक्तांनी निर्णय घेतला आहे. या निर्णयाची अंमलबजावणी करायची असेल तर आपणास मलनिःसारण वाहिनी टाकावी लागेल. महानगरपालिकेच्या कोणत्याही डीपी रोडच्या मुख्य रस्त्याला जोडणारा कोणताही रस्ता असेल आणि तो गेटने बंद केलेला नसेल, वाहतुकीसाठी उघडा असेल तर असे रस्ते महानगरपालिकेने स्वतः बनवायचे आहेत. मग तेथे मलनिःसारण वाहिनी टाकण्यास काय अडचण आहे? असे समितीने विचारले असता, तेथे बऱ्याच ठिकाणी कलम ६३ (के) अंतर्गत रस्ते केलेले आहेत असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

आता आपणास त्यामध्ये बदल करावा लागेल. प्रत्येक गोष्टीसाठी आपल्याकडे यावे म्हणून ब्रिटीशांनी हे कायदे केले आहेत. आपण अजूनही तेच कलम ६३ (के) वापरत आहोत. यात सुधारणा करण्यासाठी मुंबई शहरातील सर्व सन्माननीय सदस्यांची चर्चा करून अहवालामध्ये शिफारस करून ती सुधारणा करून घेऊ. कलम ६३ (के) म्हणजे काय? असे समितीने विचारले असता, लोक वापरत असलेला वहिवाटेचा रस्ता महानगरपालिकेच्या रस्त्याला मिळत असेल तर त्या रस्त्याचे काम कलम ६३ (के) अंतर्गत करतो. बेसिकली प्रॉपर रोड नसल्यामुळे तीन-चार मीटरचा रोड असतो आणि आजूबाजूला इमारती, चाळी किंवा झोपडपट्टी असते आणि तेथील रस्त्यांची रुंदी कमी असल्यामुळे मलनिःसारण वाहिनी टाकणे फार अवघड जाते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

नवीन सार्वजनिक रस्ता करायचा असेल तर नियम २९१ नुसार तो करता येतो. परंतु आपणास काम करायचे नसेल तर आपण नियम २९२ आधार घेता. जर कलम ६३ (के) अंतर्गत काम होत नसेल तर आपण तो रस्ता सार्वजनिक म्हणून घोषित करावा. कलम ६१ नुसार अधिकाऱ्यांना हे काम करणे बंधनकारक आहे. परंतु दुर्दैवाने इतक्या वर्षामध्ये आपणास बंधनकारक असलेले काम अजून पूर्ण केलेले नाही आणि ती बाजू मांडण्याकरिता इतकी कारणे सांगत आहात. खरे म्हणजे आपण आतापर्यंत हे काम करावयास पाहिजे होते, परंतु त्यांनी ते केलेले नाही. कुठेही मिसिंग लिंक असू नये यासाठी आराखडा तयार करण्यात येतो, परंतु त्या आराखड्याप्रमाणे कामे होत नाहीत आणि त्यासाठी आपण वेगवेगळी कारणे सांगत आहात. स्ट्रॉम वॉटर ड्रेन पाण्याची लाईन टाकायची असेल, गटार बांधायचे असेल किंवा मलनिःसारण वाहिनी टाकायची असेल त्यांना कोणाच्याही मालमत्तेमध्ये जाऊन ते काम करून शकतात इतका अधिकार बीएमसी ॲक्टनुसार अधिकाऱ्यांना आहे आणि ते त्याचा वापर करतात. परंतु येथे मलनिःसारण सारख्या कामामध्ये तो वापरला नाही. आपणास बंधनकारक असलेले कर्तव्य आपण पार पाडलेले नाही. आपण मलनिःसारण सारख्या कामाला प्राधान्य देत नाही हे योग्य नाही असे मत समितीने व्यक्त केले असता, काही ठिकाणी काम करण्यात अडचण येत आहे. तेव्हा आम्ही आता एचडी मेथड म्हणून होरिझेन्टल डायरेक्शन मेथडने पाईप टाकणार आहोत. या मेथडमध्ये पाईप टाकताना जास्त जागा लागत नाही. मशीन एकाच ठिकाणी बोअरींग करून आपणास पाहिजे तेवढा म्हणजे १०० मीटर, २०० मीटर पाईप घेऊन जातो. या कामाच्या तीन निविदा काढलेल्या आहेत. ही पद्धत यशस्वी झाली तर अन्य ठिकाणी देखील ती पद्धत अवलंबिण्यात येईल. आपणास निधीची काही अडचण नाही. सात-आठ वर्षापूर्वी ही पद्धत वापरली होती. परंतु मध्येच खडक लागला तर रोटेटेड बोअरिंग मशीनचा ड्रीलर तुटत होता. तेवढ्या कॅपॅसिटीची रॉक कटींग मशीन नव्हती असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

आपण १७ कि.मी. ची टनेल केली. जमिनीखाली १०० मीटर फूट गेलो आहे. आपणास या कामासाठी फक्त १२ ते २० फूटाची आवश्यकता आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, आपल्याकडे होरीझेन्टल ड्रील मेथड, मायक्रो टनेलिंग आणि रेग्युलर टनेल बोअरिंग मशीन अशा तीन टेक्नॉलॉजी आहेत. प्रत्येक मशीनचे लिमिटेशन्स आहेत. होरिझेन्टल ड्रील मेथडची ९ इंच ते दोन फुटापर्यंत एचडीपी पाईप ओढण्याची क्षमता आहे. त्यामध्ये कुठेही जॉईन्टची गरज नाही, मध्येच कुठेही मॅनहोल करण्याची गरज नाही. आपणास १०० मीटरची लाईन टाकायची असेल तर त्या मशीनने तेवढी लाईन टाकता येते. या कामासाठी तीन निविदा मागविलेल्या आहेत. निविदा वर्कऑर्डर देण्याच्या इश्यूवर आहोत. लवकरच त्यांना वर्कऑर्डर देऊन काम चालू करणार आहोत असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

डेव्हलप एरियामधील ८३ टक्के काम झालेले आहे असे आपण सांगितले. १०० टक्के काम केव्हा पूर्ण करणार आहात? असे समितीने विचारले असता, आम्हाला चार-पाच वर्षात उद्दिष्ट पूर्ण करायचे आहे. आम्हाला डाऊनस्ट्रीम पासून सुरुवात करावी लागते. मध्येच कुठेतरी कामे केली तर सिव्हरेज लाईनचे फंक्शन व्यवस्थित होणार नाही. तेव्हा असे करीत करीत आम्हाला जॉईन्ट करावे लागते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

मुंबई शहरातील आरजी आणि पीजीखाली मलनिःसारण प्लान्ट टाकून सिव्हर लाईनमधून येणाऱ्या पाण्यावर प्रक्रिया करून तेच पाणी गार्डनसाठी वापरावे किंवा बोअर करून पुन्हा जमिनीत सोडावे अशाप्रकारचा विषय सन २००२ मध्ये मांडला होता. या प्रकल्पासाठी खाजगी लोक खर्च करण्यास तयार होते. परंतु परवानगी नाकारण्यात आली. आपण प्रायोगिक तत्त्वावर एक गार्डन करावयास पाहिजे होते असे मत समितीने व्यक्त केले असता, आम्ही आता वीरमाता उद्यानाबाबत निविदा काढली आहे. गार्डनमध्येच सिव्हर लाईन आहे. त्या पाण्यावर ट्रिटमेंट करून ते पाणी वीरमाता उद्यानासाठी वापरणार आहोत. तसेच बाणगंगा येथे ३ एमएलडीचा ट्रीटमेंट प्लान्ट आहे. ते पाणी बाणगंगापासून पंपकरून राजभवनपर्यंत नेण्यात येते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

यापुढे जेवढी गार्डन्स अपग्रेडेशन करणार असाल किंवा थिंक गार्डन करणार असाल तिथे पाण्याचे कनेक्शन न देता त्यांनी जवळच्या सिव्हर लाईनमधून पाणी घेऊन त्यावर ट्रिटमेंट करून ते पाणी गार्डनसाठी वापरावे असे समितीने सूचित केले असता, आमचा त्या अनुषंगाने अभ्यास सुरू आहे. आता नवनवीन टेक्नॉलॉजी येत आहेत. आता नवीन कॉम्पॅक्ट ट्रिटमेंट प्लान्ट आले आहेत. आम्ही वेन्डर्सकडून एक्स्प्रेशन ऑफ इंटरेस्ट मागविले होते असे विभागीय प्रतिनिधींनी विदित केले.

एकूण ३५ चौ.कि.मी. पैकी २२ चौ.कि.मी.चे काम झाले होते. आता कामाची सद्यःस्थिती काय आहे? असे समितीने विचारले असता, या संदर्भातील माहिती आता उपलब्ध नाही. समितीला ती माहिती लेखी स्वरुपात कळविण्यात येईल असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

महालेखाकारांचा हा मुख्य मुद्दा आहे. त्यांनी आक्षेपात स्पष्ट नमूद केलेले आहे की, अस्तित्वात असलेल्या ३६.८० कि.मी. मलनिःसारण वाहिन्या मोठ्या करण्याची ३२ कामे यासाठी अनुक्रमे रु.२० कोटी १९ लाख आणि रु.२४५.६६ कोटी खर्च केले. बृहत आराखड्यानुसार ३५.५२ चौ.कि.मी एकाकी क्षेत्रात मलनिःसारण वाहिन्या टाकण्याचे काम प्रस्तावित केले होते. ज्यापैकी सिव्हरेज प्रोजेक्ट विभागाने ८.१९ चौ.कि.मी. क्षेत्र व्यापत, २२.६४ चौ.कि.मी.च्या मलनिःसारण वाहिन्या टाकण्याची ६६ कामे रु.८३.०३ कोटी रुपये खर्च करून पूर्ण केली. उर्वरित कामे केव्हा पूर्ण करणार आहात? असे समितीने विचारले असता, आम्हाला एसपी लाईनसाठी फेज प्रोग्राम करावा लागतो. आम्ही तीन-चार वर्षात फेज प्रोग्राम मध्ये करून घेतो असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

सन २०१६ पर्यंत २२ चौ.कि.मी. पर्यंत काम झाले त्या पुढे कामाची काहीच प्रगती झालेली नाही काय? असे समितीने विचारले असता, एकूण १६० कामे प्रस्तावित केली होती. त्यापैकी ३८ कामे पूर्ण आहेत, ३० कामे प्रगतीपथावर आहेत असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

महानगरपालिकेच्या अधिकाऱ्यांचे म्हणणे आहे की, उर्वरित कामे तीन वर्षात पूर्ण करणार आहोत. जी कामे तीन वर्षात केली नाही तर उर्वरित १७ टक्के तीन वर्षात कशी पूर्ण करणार आहात? सीएसटी ते किंग्जसर्कल आणि चर्चगेट ते माहीम पर्यंतची मलनिःसारण वाहिनी इंग्रजांनी टाकली होती. इंग्रज देश सोडून गेल्यावर त्यांनी टाकलेल्या सिव्हरेज लाईन व्यतिरिक्त आपण किती सिव्हरेज लाईन वाढविली? असे समितीने विचारले असता, ३० कामे प्रगतीपथावर आहेत. तर २६.५६ चौ.कि.मी. लाईनचे काम सुरू आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

काम सुरू आहे ही वेगळी गोष्ट आहे. सचिवांचे म्हणणे आहे की, कामामध्ये कोणताही बदल झालेला नाही. एकाकी भाग धरुन काम झालेले आहे काय? असे समितीने विचारले असता, ३८.७८ कि.मी. काम झालेले आहे. यामध्ये सर्व कामे धरलेली आहेत असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

परिच्छेद क्रमांक ४.३.७.१- कंत्राटदारांना अयोग्य आर्थिक फायदा

कंत्राटदारास जास्तीची रक्कम प्रदान केलेली आहे. आपल्या निविदा प्रक्रियेबाबत महालेखाकारांनी काहीच म्हटलेले नाही. आपल्या कार्यारंभ आदेशाबाबत कोणताही आक्षेप नाही. परंतु आपण निविदेच्या कराराला धरुन देयक अदा केलेले नाही असा आक्षेप आहे असे मत समितीने व्यक्त केले. तसेच हा अंदाजपत्रकाचा विषय आहे. जॅकींग आणि रेस्क्यूपीटचा विषय आहे. अंदाजपत्रक करताना दोन पीटमधील अंतर ८० मीटर दाखविण्यात आले. त्यामध्ये दोन पीटची कॉस्ट ॲड केली. म्हणजे एका पीटची किंमत एक्स होती ती दोन एक्स झाली. त्याला ८० ने भागले म्हणजे ४० मीटरवर एक पीट आला. प्रत्यक्षात ८० मीटरवर पीट होणार होता पण तो ४० मीटरवर आला. त्याप्रमाणे अंदाजपत्रक तयार करण्यात आले. प्रत्यक्षात सरासरी १०० ते २२५ मीटर्सच्या अंतरावर जे/आर खड्डे खोदले गेले. हे एक उदाहरण आहे. आपल्या अंदाजपत्रकाप्रमाणे ४६ जॅकींग आणि रेस्क्यूपीट व्हावयास पाहिजे. प्रत्यक्षात फक्त १० झालेली आहेत. जेवढे काम झाले त्याप्रमाणे देयक द्यावे अशी करारामध्ये अट होती. परंतु त्याप्रमाणे देयक न देता जो रेट कोट केला होता त्याप्रमाणे देयक देण्यात आले असे महालेखाकारांनी समितीच्या माध्यमातून निदर्शनास आणले.

इन क्वांटीटीमध्ये स्पेसिफिकली लिहिले आहे की, " Basic of payment will be the actual quantity of work." कराराची कॉपी समितीकडे आहे. "....and carried out as measured by the contractor and verified by the Engineer of the Municipal Corporation and valued all the rates and prices..." ".....price bill of quantity where applicable and otherwise... " आता काही वेळापूर्वी महापालिका उपआयुक्त म्हणाले की, मायक्रो टनेलिंग सिस्टिममध्ये चेंबर तयार करण्याची आवश्यकता नाही. तरी आपण तिथे ८० मीटरवर एक चेंबर द्या, असे लिहिले आहे. त्याला २ ने विभागले तर ४० मीटरवर झाले आहे. तरी ते डबल झाले पाहिजे. त्यांना काही ठिकाणी खडक लागला असेल त्यामुळे तिथे स्टॉप मेंटेन होत नसतील म्हणून तिथे अतिरिक्त रीतीने पाण्याचा पंप लावून दाखवला असेल असे मत समितीने व्यक्त केले असता, इस्टिमेट करण्यासाठी आम्हाला काहीतरी धोरण लागते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

आपण इस्टिमेट केले याबद्दल आमचा काही आक्षेप नाही. आपण ४६ पीटचे पेमेंट केले त्याबद्दल आक्षेप आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, समितीचे म्हणणे बरोबर आहे. टेंडर काढताना प्रत्येक मीटरप्रमाणे पेमेंट केले जाते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

१६० मीटरमध्ये ३ पीट पाहिजे होते पण आपण चुकीचे इस्टिमेट केले आहे. दुसरे असे आहे की, instead of ४६ pits there were only 10 pits. याचा अर्थ आपण ३६ पीटचे जास्तीचे पैसे देऊन आपण या ठिकाणी तो विषय उपस्थित केला असे मत समितीने व्यक्त केले असता, कुठेतरी इस्टिमेट करायला पाहिजे म्हणून ८० मीटरच्या हिशोबाने इस्टिमेट केले. कारण दोन जॅकींग आणि रेस्क्यु पण इस्टिमेट करताना काहीतरी बेस धरावा लागतो. पर रनिंग मीटरप्रमाणे आपण पेमेंट देतो. कींग आणि रेस्क्यु जास्त करावे लागले तरी पण आम्ही त्याला पेमेंट दिले नसते. पर रनिंग मीटरप्रमाणे आपण त्यांना पैसे देतो. पण ते जर कींग आणि रेस्क्यु पिट जास्त करीत असेल तर आपण त्याला पेमेंट दिले नसते. दुर्दैवाने साईटवर अशी अट आहे की, १०० मीटरपेक्षा जास्त अंतर वापरत असू तर जॅकींग आणि रेस्क्यु पिट वाढीव लांबीवर करावे लागली. That is only thing. पण आता जर आम्ही टेंडर बनवले तर पर रनिंगमीटर प्रमाणे पाईप द्यावे लागतात. ८० मीटरपेक्षा कमी जास्त अंतर केले असते तर आम्ही त्यांना टेंडर दिले नसते. १०० मीटर अंतराच्यावर त्यांनी जॅकींग आणि रेस्क्यु पिट केले आहे, असा विषय आता निघाला आहे. त्यांना कमी लांबीमध्ये काम करावे लागले तर आम्ही त्यांना वेगळे पैसे दिले नसते तर पर रनिंग मीटरप्रमाणे पैसे दिले असते. सन २००७ मध्ये टेंडर बनवल्यानंतर त्यासाठी आम्हाला बेस धरावा लागला होता असा खुलासा विभागीय प्रतिनिधींनी केला.

आपल्याला बेस धरावा लागला कारण त्यावेळी मायक्रो टनेलिंगची प्रॅक्टीस नव्हती. पण ज्या पिटस् तयार केल्या आहेत त्यामध्ये आपण ८० मीटरचे अंतर ठरवले होते. जागेवर कमी अंतर झाले असेल किंवा एखाद्या परिस्थितीमुळे कमी अंतर झाले असेल तर ठीक आहे. पण आपण जेवढ्या पिटस सांगितल्या होत्या त्या न करता त्यांनी ४६ पिट दाखवल्या तर आपण या ४६ पिटस् तयार केल्या आहेत काय? असे समितीने विचारले असता, ओपन कट पद्धतीने काम करताना ३० मीटरप्रमाणे अंतर ठरवलेले आहे. ३०, ३५ किंवा ४० मीटर तसेच प्रॉपर्टी कव्हर व्हायला पाहिजे त्या हिशोबाने काम केले जाते. मायक्रो टनेलचे काम ८० मीटरला घेतले आहे. पुढे डेव्हलपमेंटसाठी पाणी खेचून घेण्यासाठी पाईपलाईन टाकली आहे. यामध्ये स्लरी मशिन, लेझर गाईडींगचे मशिन आम्हाला ठेवावे लागतात त्यामुळे आम्ही ८० मीटरचे अंतर घेतलेले आहे. याबाबतीत कंत्राटदारांना बोललो त्यांनी डेटा कॅटलॉग स्टडी करून त्यामध्ये किती मीटर अंतर लागते त्या हिशोबाने केलेले आहे. मायक्रो टनेलने केलेले काम केटर करण्यासाठी डी-प्लॅन करावा लागला. त्यामुळे आम्हाला पिट तयार करण्याची गरज पडली नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

या ठिकाणी आपण ४६ पिटस् दाखवले आहेत तर जागेवर एवढे आहेत काय किंवा आपण किती पिटस् तयार केले आहेत? असे समितीने विचारले असता, साईटवर एक्झिब्युट करण्यासाठी गेल्यावर आम्हाला कळले की, या ठिकाणी एवढे पिटस् तयार करण्याची गरज नाही. कारण मोठमोठ्या मायक्रो टनेलने आम्ही डी-प्लॅन करतो त्यामुळे जवळची प्रॉपर्टी घेण्याची गरज आम्हाला पडणार नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

तुमच्या कराराच्या अटी व शर्तीमध्ये काय आहे? आपण पर रनिंग मीटरची किंमत काढल्यानंतर ८० मीटरचे फिटस् कॅलक्युलेट केले. त्याला मल्टीप्लॅन्ट बाय टू केले आणि त्याची मल्टीफिकेशन करून आपण किंमत काढली. याचा अर्थ आपण ४० मीटरप्रमाणे पिटस् ची किंमत काढली. जेणेकरून ४६ पिटस् करावे लागणार होते. प्रत्यक्षपणे आपल्याला तिथे फक्त १० पिटस् करावे लागणार होते. त्या अनुषंगाने पर मीटरची किंमत कमी झाली असती पण आपण ती जास्तीची किंमत घेतली. जास्तीची किंमत घेवून जो दर ठरवला त्या प्रकारची पेमेंट केली.

थंबरुल म्हणून आपण ४६ पिटस् केले पण ॲक्चुअली तिथे तितके पिटस् झाले नाही तर आपल्या करारामध्ये असे म्हटले आहे की, जेवढे पिटस् झाले तेवढेच घ्या. पर रनिंग मीटरमध्ये ४६ पिट गृहीत धरले जातात. १९२ मीटर, १०९ मीटर आणि १५५ मीटरवर पिट आहेत. पण आपण ४० मीटरवर पिट घेऊन सर्वांचे पेमेंट प्रदान केले. आपण जर अंदाजपत्रक तयार केले असेल तर ठीक आहे. पण करारामध्ये असे लिहिले आहे की, जे ॲक्चुअल वर्क झाले त्याप्रमाणे पैसे द्यायचे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, ॲक्चुअल पिटप्रमाणे नाहीतर रनिंग मीटरप्रमाणे पेमेंट केले जाते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

पेमेंट करताना त्यामध्ये पिटची किंमत पण धरलेली आहे काय? It is written here that, “ Basis of payment will be the actual quantity of work ordered. ” आपण त्यातून पिटची किंमत कमी करायला पाहिजे. आपण रनिंग मीटरप्रमाणे पेमेंट करता याबाबत कोणाचे काही म्हणणे नाही. पण ४६ पैकी १० पिट केले तर ३६ पिटची किंमत आपण यातून कमी केले आहे काय? असे समितीने विचारले असता, टेंडरमध्ये पिटची किंमतच नव्हती. एका ठिकाणी बऱ्याच टेंडरमध्ये काम होते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

उपरोक्त परिच्छेदासंदर्भात समितीने दिनांक ३ जून, २०१९ रोजी पुनःश्च साक्ष घेतली. मुख्य विषय असा आहे की, जे काही ४० मीटर विषयी काऊंट केले होते त्याच प्रमाणे रेट ठरविला होता. ४६ फूटच्या ऐवजी १० फूट काम केले होते. महालेखाकार यांचे म्हणणे आहे की, यामध्ये मोठ्या प्रमाणात अधिकचे प्रदान करण्यात आलेले आहे. तो जो रेट ठरवितांना जी चूक झाली किंवा जे धरण्यात आले, त्याला कामाप्रमाणे ॲक्च्युअल पेमेंट देण्यात येईल, असे सांगण्यात आले होते. ४० मीटर वर फुट दाखविण्यात आले. त्याचे कारण दाखविण्यात आले की, आम्हाला अशा लेव्हलवर वर खाली करावे लागले. पण ४० मीटरचे ठेवलेच नाही. १००-१२५-२२५ मीटर फुट काम करण्यात आले. त्यामुळेच ४६ फुटच्या ऐवजी केवळ १० फुटचेच काम करावे लागले. जे आपण एस्टीमेट आणि रेट ठरविले, ते ४० मीटर च्या प्रमाणे रेट निश्चित करण्यात आलेले आहे. आपल्या यासंबंधीच्या ॲग्रीमेंटची कॉपी समितीकडे उपलब्ध आहे. ती कॉपी महालेखाकार यांनी दिलेली आहे. त्यामध्ये लिहिलेले आहे की, एकदम ॲक्च्युअल पेमेंटच करायचे आहे. ॲक्च्युअल कामाप्रमाणेच पेमेंट करायचे आहे. त्यामध्ये जास्ती पण द्यावे लागणार, कमीही द्यावे लागणार. जर कामच झाले नाही, कामाची आवश्यकताच पडली नाही तर १० फुटच्या ऐवजी ४६ फुटचे पेमेंट का दिले, ते पेमेंट कापले पाहिजे होते असे मत समितीने व्यक्त केले असता, महानगरपालिकेने जे उत्तर दिलेले आहे, ते असे दिलेले आहे की, हा विषय मायक्रो-टनेलिंगचा आहे. मायक्रो टनेलिंगचे काम ते पहिल्यांदाच करीत होते. त्याच्यामुळे त्यांच्याकडे मायक्रो टनेलिंग करण्याकरिता प्रती रनिंग मीटर काय रेट असावा, या रेटचा त्यांच्याकडे डीएसआर नव्हता. डीएसआर नसल्यामुळे त्यांनी रेट ॲनॅलिसिस करून तो दर काढला होता. मुंबई महानगरपालिकेने अशी माहिती दिलेली आहे की, रेट ॲनॅलिसिस काढताना काही प्रिझम्प्शन्स घ्यावे लागतात. रनिंग मीटरचाहा रेट ॲनॅलिसिस काढताना असा प्रिझम्प्शन्स घेतला होता की, मायक्रो टनेलिंग करताना जी मशिन आत जाते, जॅकिंग पीटने ती मशिन आत जाते आणि बाहेर येते. ती सर्वसाधारणपणे ८० मीटरवर सर्वसाधारण रेट असेल तर रेट ॲनॅलिसिस करण्याकरिता हे गृहीतक धरण्यात आले होते. हे प्रिझम्प्शन केल्यावर ते एका रेटवर आले की, पर रनिंग मीटर मायक्रो टनेलिंगचा रेट काय असावा, त्याच्यानंतर त्यांनी एस्टीमेट केले, त्या एस्टीमेटची टेंडर प्रक्रिया झाली, जो एल-१ ठेकेदार होता, त्याला ठेका दिला गेला.

आता महानगरपालिकेचे असे म्हणणे आहे की, जे जॅकिंग पीट आणि रिसिव्हींग पीट होते ते डिलिवरेबल नव्हते. एका बाजूने मशीन घालण्यासाठी आणि ज्या ठिकाणी मायक्रो टनेलिंग संपते तेथून मशीन बाहेर काढण्यासाठी जे खड्डे केलेले असतात ते बुजविले जातात. ते प्रथमच असे काम करीत होते. या संदर्भात त्यांचे तीन प्रकारचे म्हणणे आहे. पहिल्यांदाच काम करीत असल्यामुळे त्यांनी हे प्रिझमशन केले. दुसरे म्हणजे महालेखाकारांनी निदर्शनास आणून दिले की, काही ठिकाणी ८० मिटरच्यावर मायक्रो टनेलिंगने काम केले. साधारणतः अशा ८०-९० केसेस आहेत की, जेथे ८० मिटरच्या कमी मायक्रो टनेलिंगचे काम झाले आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

ज्या ठिकाणी ४० मिटरवर झाले तेथे कोणतेही अडचण नाही. परंतु, ज्या ठिकाणी असे झाले नाही त्याबाबत आक्षेप आहे. आपण ४०-४० मिटरच्या अंतरावर पीट घेतले. अंदाजपत्रक तयार करून टेंडर काढले. आपण अंदाजपत्रकीय किंमतीत २-४ टक्के बिलो आले तर त्याला टेंडर अलॉट करतो किंवा ५-१० टक्के अबाऊ आले तर त्याला ते देतो. या केसमध्ये आपण ज्या प्रमाणे अंदाजपत्रक तयार केले त्या प्रमाणे त्याने रेट सादर केले आणि आपण ते मान्य केले. त्यामुळे आपल्याला चुकीच्या अंदाजपत्रकामुळे जास्तीचे पैसे द्यावे लागले, असे महालेखाकारांचे मत आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, महानगरपालिकेचे असे म्हणणे आहे की, ८० मिटरवर बोअरिंग मशीन बाहेर येईल, हे फक्त प्रिझमशन होते असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

प्रिझमशन चुकीचे होते. प्रिझमशन चुकीचे असल्यामुळे त्याला जे ४६ पीट करावयाचे होते, परंतु त्याला फक्त १० पीट करावे लागले. त्यानुसार ते पैसे कपात झाले पाहिजेत. महालेखाकार यांनी असे सांगितले होते की, हा अंदाजपत्रकाचा विषय आहे. जॅकिंग आणि रेस्क्यु पिटचा

विषय आहे. अंदाजपत्रक तयार करताना दोन पिटमधील अंतर ८० मीटर दाखविण्यात आले. त्यामध्ये दोन पिटची कॉस्ट ॲड केली. म्हणजे एका पिटची किंमत X होती तर दोन पिटची किंमत २ X झाली. त्याला ८० ने भागले म्हणजे ४० मिटरवर एक पीट आला. प्रत्यक्षात ८० मिटरवर पीट होणार होते. परंतु, तो ४० मिटरवर आला. त्या प्रमाणे अंदाजपत्रक तयार करण्यात आले. प्रत्यक्षात सरासरी १०० ते २२५ मिटरच्या अंदाजाने J/R खड्डे खोदले गेले. हे एक उदाहरण आहे. अंदाजपत्रकाप्रमाणे ४६ जॅकिंग आणि रेस्क्यु पीट व्हावयास पाहिजे होते. परंतु, प्रत्यक्षात केवळ १० पीट झालेले आहेत. जेवढे काम झाले त्या प्रमाणे देयके द्यावीत, अशी करारामध्ये अट होती. आमच्याकडे कराराची प्रत आहे. जेवढे काम झाले तेवढे पैसे द्यावेत, अशी करारामध्ये अट आहे. त्या प्रमाणे देयक देण्यात आले नाही, असा महालेखाकारांचा मुद्दा आहे. त्यांनी सर्व कागदपत्रांचा अभ्यास करून हा मुद्दा उपस्थित केला आहे. आपण म्हणता की, it was only imaginery estimate. Not imaginery, it was a presumption to make ४६ pits. परंतु, आपल्यावर ती वेळ आली नाही. ठेकेदाराला अतिरिक्त फायदा झालेला आहे, असे महालेखाकारांचे म्हणणे आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, महानगरपालिकेने रेट ॲनॅलिसेस करून एक दर निश्चित केला. महानगरपालिकेने जो दर काढला होता तो १ लाख १७ हजार रुपये प्रती रनिंग मिटर फॉर मायक्रो टनेलिंग होता. ज्या प्रमाणे रस्त्याकरिता इंडियन रोड कॉंग्रेस आहे त्या प्रमाणे ट्रेन्चलेस टेक्नॉलॉजीकरिता नॅशनल स्तरावर एक सोसायटी आहे. इंडियन सोसायटी फॉर ट्रेन्चलेस टेक्नॉलॉजी असे त्याचे नाव आहे. ती सोसायटीसुद्धा पर रनिंग मिटरचे दर देत असते. बऱ्याच संस्था त्यांचा स्वतःचा रेट ॲनॅलिसेस न करता त्यांनी दिलेले दर मान्य करतात. महानगरपालिकेने आकडेवारी सादर केली आहे. मी मघाशी सांगितल्याप्रमाणे महानगरपालिकेचा दर १ लाख १७ हजार रुपये होता. परंतु, इंडियन सोसायटी फॉर ट्रेन्चलेस टेक्नॉलॉजी यांचा त्याच कालावधीतील दर २ लाख ४ हजार रुपये होता. म्हणजे आपण इंडियन सोसायटी फॉर ट्रेन्चलेस टेक्नॉलॉजी बरोबर तुलना केली तर अशा प्रकारे प्रिझमशन करून सुद्धा महानगरपालिकेचा जो दर होता तो सर्वसाधारणपणे वाजवी वाटतो असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

मायक्रो टनेलिंगचे काम परदेशी कंपनीने केले का भारतीय कंपनीने केले? असे समितीने विचारले असता, मायक्रो टनेलिंगचे काम भारतीय कंपनीनेच केलेले आहे. परंतु, हे हायली टेक्निकल काम असल्यामुळे साधारणपणे ८० मिटरवर पिट्स येतील असे गृहीत धरुन त्याचे रेट ॲनॅलिसीस करून पर रनिंग मीटर रेट काढण्यात आला. आपण पर रनिंग मीटर रेट काढल्यानंतर ग्लोबल टेंडर काढले. ग्लोबल टेंडर काढताना ज्या माणसाने काम केले ती व्यक्ती डोळ्यासमोर ठेवून अंदाजपत्रक तयार करण्यात आले नव्हते. जो कोणी येईल जो एल-१ आला त्यांनी ते काम केले असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

टेंडरमध्ये किती लोकांनी भाग घेतला होता? असे समितीने विचारले असता, यामध्ये असे ६ पॅकेजेस होते. प्रत्येक पॅकेजमध्ये २-२ लोकांचा समावेश आहे. मायक्रो टनेलिंग पॅकेज क्र.१५ मध्ये २, पॅकेज क्र.१६ मध्ये २, पॅकेज क्र.१८ मध्ये २, पॅकेज क्र.१९ मध्ये २, पॅकेज क्र.२० मध्ये २ आणि पॅकेज क्र.२१ मध्ये सुद्धा २ लोकांचा समावेश आहे. म्हणजे प्रत्येक पॅकेजमध्ये २-२ टेंडर आलेले आहेत असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

सर्व काम एकाच कंपनीला मिळाले होते काय? असे समितीने विचारले असता, सर्व कामे एकाच कंपनीला मिळालेली आहेत असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

दोन्ही कंपन्या एकाच मालकाच्या आहेत काय? असे समितीने विचारले असता, मायक्रो टनेलिंग टेंडर क्र.१५ व १६ मध्ये मे.पटेल आणि युनिटी इन्फ्रस्ट्रक्चर कंपनी होती. टेंडर क्र.१८ व १९ मध्ये मिशिगन आणि टॅकटीक कंपनी होती असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

आपण रेट जस्टीफाय करून टेंडर अलॉट केले. आपण सोसायटीच्या आधारावर रेट मंजूर केला नाही. आपण आपल्या अंदाजपत्रकाप्रमाणे दर मंजूर केलेला आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, विभागीय प्रतिनिधींनी त्यास होकारार्थी उत्तर दिले.

ते अंदाजपत्रक चुकीचे होते. आपल्याला ४६ पीट करावे लागतील असे अंदाजपत्रक ढोबळमानाने तयार करण्यात आले. वास्तविक पाहता ते झाले नाही. आपला अंदाज चुकीचा होता. त्यामुळे ठेकेदाराला जास्तीचा फायदा झालेला आहे, हा मूळ आक्षेप आहे असे मत समितीने व्यक्त केले असता, अंदाजपत्रक चुकीचे होते असे म्हणणे योग्य होणार नाही. कारण, त्यानंतर महानगरपालिकेचे शेड्यूल ऑफ रेट तयार करण्यासाठी टाटा कन्सल्टन्सी इंजिनिअरिंग कंपनीची नियुक्ती केली होती. सन २०१३ मध्ये टाटा कन्सल्टन्सी इंजिनिअरिंग कपंनीकडून शेड्यूल ऑफ रेट्स तयार करून घेतला. शेड्यूल ऑफ रेट्स बरोबर हा जो रेट आलेला आहे तो कम्पेअर केला तर it is less than that Schedule of Rates also. म्हणजे जे रेट ॲनॅलिसेस केले ते चुकीचे होते असे म्हणणे योग्य होणार नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

टेंडर केव्हा काढण्यात आले होते? असे समितीने विचारले असता, सन २००९, २०१०, २०१३, २०१४ मध्ये टेंडर काढण्यात आले होते. शेवटचे टेंडर दिनांक ७.१.२०१४ रोजी काढले आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले. सन २००९ मध्ये आणि सन २०१३ मध्ये दर काय होते? असे समितीने विचारले असता, सन २००९ मध्ये महानगरपालिकेचा दर ९१ हजार ९२ रुपये होता. हा दर इंडियन सोसायटी फॉर ट्रेन्चलेस टेक्नॉलॉजी बरोबर कम्पेअर केला तर हा दर २ लाख १६ हजार रुपये होता असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

समितीचे असे मत आहे की, आपण या सोसायटीचे दरच कन्सिडर करू नयेत असे मत समितीने व्यक्त केले असता, संपूर्ण देशात या सोसायटीचे दर ट्रेन्चलेस टेक्नॉलॉजिकरिता कन्सिडर केले जातात आणि त्या दरानुसार टेंडर मागविले जाते असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

सार्वजनिक बांधकाम विभागाने सीएसआर वाढवून दिला त्यावेळी टेंडर ४०-४० टक्के बिलो येऊ लागले. शेवटी शासनाला डीएसआरमध्ये बदल करावा लागला. सोसायटीचे दर २५० टक्के असतील तर it is improper असे मत समितीने व्यक्त केले असता, महानगरपालिका रेट ॲनॅलिसेस करून दर निश्चित करते. आता त्यांनी डीएसआर केला आणि शेड्यूल ऑफ रेट्सनुसारच ठरविले जाते असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

आपण जस्टीफाय करीत आहात की, आम्ही २ लाख रेट पैकी ९१ हजार रुपयांमध्ये केले. समजा त्या कामाची किंमत २ लाख किंवा त्यापेक्षा जास्त होती तर मग हे काम १ लाख रुपयांमध्ये कसे काय झाले? ते ठेकेदाराला कसे काय परवडले? You are telling the rate of Rs. २ lakhs to justify your decision. Is it true? असे मत समितीने व्यक्त केले असता, होय. महानगरपालिकेने रेट ॲनॅलिसेस करून अंदाजपत्रक तयार केले आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

आपण कोणते एस्टीमेट केले, कोणता दर दिला, टेंडर कोणाला दिले, टेंडर एल-१ ला दिले, एल-२ ला दिले, निगोशिएशन केले, आपण ज्या दरामध्ये काम दिले त्याबद्दल कोणताही वाद नाही. ज्यावेळी अंदाजपत्रक तयार केले त्यावेळी आपल्या ॲग्रीमेंटमध्ये काय नमूद केले होते? ॲग्रीमेंटमध्ये असे नमूद केले होते की, as per actual work. आपण ९१ हजार रुपयांमध्ये दिले असेल किंवा १ लाख १७ हजार रुपयांमध्ये दिले असेल. आपण टेंडर कोणाला दिले याबद्दल सुद्धा वाद नाही. मुद्दा असा आहे की, आपण ॲग्रीमेंटमध्ये ॲक्च्युअल वर्क नुसार देणार आणि ॲक्च्युअल वर्कमध्ये एस्टीमेंटची संपूर्ण डिटेल माहिती आहे. ॲग्रीमेंटमध्ये एस्टीमेटची माहिती आहे. ४६ पीट तयार करण्याची गरजच पडली नाही. त्यामुळे त्याचे पैसे देण्याची आवश्यकता नाही, असा महालेखाकारांचा मुद्दा आहे कारण, महालेखाकार यांनी सर्व ॲग्रीमेंट, नकाशे आमच्याकडे सादर केलेले आहेत. आम्ही ते आपल्याला सुद्धा दाखविले आहेत. आपण हे पुन्हा एकदा व्हेरिफाय करून घ्यावे असे मत व्यक्त केले असता, विभागीय सचिवांनी त्यास सहमती दर्शवली.

जॅकिंग पीट आणि रिसिव्हींग पीट करताना पिटच्या कोणत्या लेव्हलपासूनचे अंतर गृहीत धरावयाचे असा विषय आहे. महालेखाकारांनी जो मुद्दा काढलेला आहे तो महानगरपालिकेने मान्य केला आहे. महालेखाकारांनी ४ कोटी रुपये रक्कम काढताना असे प्रिझमशन गृहीत धरले आहे की, जॅकिंग पीट आणि रिसिव्हींग पीट प्रत्येक ठिकाणी ८० मिटरच झालेले आहेत. आपले मुद्दा क्र.१ व २ मध्ये जे म्हणणे आहे तेच म्हणणे महानगरपालिकेचे मुद्दा क्र.३ मध्ये आहे. जेवढे ॲक्च्युअल पीट झाले असतील ते ऑन ॲक्च्युअल डिडक्शन करून तशी वसुली करतील असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

ठीक आहे. आपण कॅल्क्युलेशन केव्हा करणार आहात आणि वसुली केव्हा होणार आहे? आता ठेकेदाराचे काम सुरू आहे का बंद आहे? असे समितीने विचारले असता, काम पूर्ण झाले आहे. परंतु, आमच्याकडे ठेकेदाराचे सिक्युरिटी डिपॉझीट आहे. आम्ही त्यातून वसुली करू शकतो. वसुली करण्यासाठी काही अडचण नाही. आम्ही पुन्हा तपासून घेऊन जी वसुली करावयाची आहे ती त्यांच्या सिक्युरिटी डिपॉझिटमधून करू शकतो असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

आपल्या अंदाजानुसार किती रक्कम आहे? असे समितीने विचारले असता, महालेखाकारांनी ४.५ कोटी रुपये रक्कम काढलेली आहे असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

आपल्याकडे सिक्युरिटी डिपॉझीट किती आहे? कारण, ४ कोटी रक्कम आली आणि बँक गॅरंटी त्यापेक्षा कमी असेल तर पैसे वसूल करता येणार नाहीत. सिक्युरिटी डिपॉझिट किती आहे? असे समितीने विचारले असता, अद्याप अंतिम देयक बाकी आहे. त्यामुळे आपल्याला रक्कम वसूल करता येईल असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

परिच्छेद क्र.४.३.७.२-क्रियान्वित न केलेल्या कामांमध्ये रु.१२४.३० कोटीचा अवरुद्ध निधी-

ज्यावेळी महानगरपालिका काम करीत होती त्यावेळी त्यांनी टेंभे ब्रिजच्या अप स्ट्रीमचे काम केले. टेंभे ब्रिजच्या डाऊन स्ट्रीमचेसुद्धा काम झाले होते. परंतु, टेंभे ब्रिजमध्ये एमएमआरडीएने काही पाईल्स टाकले होते. त्यामुळे त्यावेळी ते काम झाले नाही. आता महानगरपालिकेने असे उत्तर दिले आहे की, त्यावेळी एमएमआरडीएने बरेच क्लिष्ट पाईलिंग केल्यामुळे त्या कॉन्ट्रॅक्टमध्ये हे काम होऊ शकले नाही. आता महानगरपालिकेचे अंदाजपत्रक तयार आहे. आता आचारसंहिता संपल्यामुळे ते लवकरच टेंडर काढणार आहेत असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

मेट्रो रेल्वेचे काही काम होते का? असे समितीने विचारले असता, होय. टेंभे ब्रिज येथे मेट्रो रेल्वेचे पाईलिंग झाल्यामुळे त्यावेळी त्यांना काम करता आले नव्हते. आता हा विषय क्लिअर झालेला आहे. आता त्यांनी अंदाजपत्रक तयार केले आहे. त्यामुळे आता ते काम करतील असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

मेट्रो रेल्वेचे आणि हे काम एकत्र करता येणे शक्य नव्हते. आता त्यांचे काम पूर्ण झाल्यानंतर महानगरपालिका हे काम करणार आहे. असे विभागीय प्रतिनिधींनी विदित केली.

आपण १२४ कोटी रुपयांचे काम करून घेतले. परंतु, मधला जो भाग आहे तो अडकून पडला. त्यामुळे पैसे अडकले असा महालेखाकारांचा परिच्छेद होता. आपण पूर्ण लाईन क्लिअर नसताना सुद्धा काम सुरू केले, असे महालेखाकारांचा आक्षेप आहे. आता हे काम किती दिवसात पूर्ण होईल? असे समितीने विचारले असता, आपण हे काम पुढील ९ महिन्यात पूर्ण करू असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

परिच्छेद क्रमांक ४.३.७.३ – एमएमआरडीएशी समन्वय साधण्यात अपयश —

सदरहू परिच्छेदाबाबत समितीला अवगत करण्यास सूचित केले असता, लिंकिंग रोडच्या बाजूला बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने एमएमआरडीएला फ्लेक्सिबल पेवमेंट ठेवावयास सांगितलेले होते. परंतु प्रत्यक्षात फ्लेक्सिबल पेवमेंट ठेवण्यात आलेले नसून त्या रस्त्याचे कॉंक्रीटीकरण करण्यात आलेले आहे. त्यामुळे बृहन्मुंबई महानगरपालिकेला सदरहू काम हे मायक्रो टनेलिंग पद्धतीने करणे अनिवार्य झाले. त्यामुळे बृहन्मुंबई महानगरपालिका आणि एमएमआरडीए मध्ये समन्वयाचा अभाव असल्याचा आक्षेप महालेखापालांनी काढलेला आहे. बृहन्मुंबई महानगरपालिकेच्या अधिकाऱ्यांनी यासाठी दोन कागदपत्रे दिलेली आहेत. त्यामध्ये एक पत्र आहे. तसेच बैठकीची कागदपत्रे दिलेली आहेत. यामध्ये एमएमआरडीएने असे मान्य केलेले आहे की, फ्लेक्सिबल पेवमेंट ठेवण्यात येईल. परंतु अशा प्रकारचे पेवमेंट का ठेवण्यात आलेले नाही, याची अधिक विस्तृत माहिती एमएमआरडीए चे अधिकारी समितीला सांगू शकतील. असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

विभागाने कामाच्या अगोदरच सांगावयास हवे होते की, विशिष्ट जागा सोडूनच रस्त्याचे बांधकाम करण्यात यावे. ज्या ठिकाणी अंडरग्राऊंड ड्रेनेजचे काम सुरू करण्यात येते त्या ठिकाणी नवीन सिमेंटचे रस्ते बांधण्यासाठी परवानगी मिळत नाही. त्यामुळे या ठिकाणी अशा प्रकारची कार्यवाही का करण्यात आलेली नाही. त्यामुळे या कामामध्ये एक तर ते रस्ते तोडावे लागतील किंवा ड्रेनेजचे टनेल तोडावे लागतील. असे मत समितीने व्यक्त केले असता, एमएमआरडीएच्या मुख्य अभियंत्यांनी बृहन्मुंबई महानगरपालिकेला एक पत्र देऊन त्यामध्ये असे मान्य केले आहे की, In order to accommodate the proposed sewer line, it is decided to construct 5.25 mtr wide stripe in flexible pavement. सदरहू पत्र सन २००४ ला देण्यात आलेले आहे. असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

परंतु, बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने सदरहू पत्राप्रमाणे कार्यवाही केलेली नाही असे समितीने मत व्यक्त केले असता, बृहन्मुंबई महानगरपालिकेला त्यांचे काम थांबवावयाचे नव्हते. बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने विशिष्ट कॅरेज वे सिमेंटचा न करता फ्लेक्सिबल पेवमेंटमध्ये करावयाचा होता. They could go ahead with the work. यामध्ये केवळ कॉंक्रीटीकरणाऐवजी फ्लेक्सिबल पेवमेंट करावयाचे होते असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

यापुढे अशा प्रकारचे काम होऊ नये म्हणून एमएमआरडीए कडून काय कार्यवाही केली जाणार आहे? असे समितीने विचारले असता, यापुढील काळात अशा प्रकारे समन्वयाचा अभाव होऊ नये म्हणून एमएमआरडीएकडून प्रत्येक महिन्याला बृहन्मुंबई महानगरपालिका, रेल्वे आणि एमएमआरडीएच्या बैठका घेण्यात येत असतात. त्यामुळे आता अशा प्रकारे समन्वयाचा अभाव राहणार नाही असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

मल:निसारण वाहिनी टनेलद्वारे केल्यास अधिक खर्च येतो का ओपन मल:निसारण वाहिनी टाकल्यावर अधिक खर्च येतो? असे समितीने विचारले असता, मायक्रो टनेलिंगचा खर्च अधिक असतो असे विभागीय सचिवांनी सांगितले. मायक्रो टनेलिंगमुळे रस्त्यावरील वाहतूक कोंडी

निर्माण होत नाही. हा याचा फायदा आहे. तसेच दोन्ही प्रकारच्या कामामध्ये काही फायदे आणि काही त्रुटी आहेत. परंतु या कामाचा खर्च अधिक असतो असे विभागीय प्रतिनिधींनी विदित केले.

जर एमएमआरडीए आणि बृहन्मुंबई महानगरपालिका या दोन्ही विभागामध्ये जर समन्वय असता तर अशा प्रकारचा खर्च विभागाला टाळता आला असता असे मत समितीने व्यक्त केले असता, यापुढील काळामध्ये चांगला समन्वय साधता येईल. तसेच अशा प्रकारचे काम यापुढील काळामध्ये होणार नाही. असे विभागीय प्रतिनिधींनी विदित केले.

परिच्छेद क्रमांक ४.३.७.४ - निविदा अंतिम करण्यात विलंब —

IMTBM पद्धतीने प्रश्चिम उपनगरातल्या विविध ठिकाणी RC पाईप पुरवणे व मलनिःसारण वाहिन्या टाकणे या कामाच्या निविदा विहित कालावधीत न केल्यामुळे निविदा किंमतीमध्ये रु. १७.९९ कोटीची वाढ झाली. त्यामध्ये विभागाकडून चूक झाल्याचे दिसून येत आहे. असे समितीने निदर्शनास आणले असता, टेंडर प्रक्रियेमध्ये निविदा खुल्या केल्यानंतर लिफाफा ‘ब’ उघडण्यात येतो. त्यामध्ये तांत्रिक पडताळणी असते. सर्वसाधारणपणे तांत्रिक पडताळणी वेळी सर्व कागदपत्रे पाहण्यात येत असतात. त्यावेळी ज्यांची कागदपत्रे परिपूर्ण असतील त्याच कंत्राटदारांचे फायनान्शिअल बिड म्हणजेच ‘क’ संच उघडण्यात येत असतो. बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने मात्र टेक्निकल बिड उघडल्यानंतर सदरहू कंत्राटदाराला मंजुरी दिली. त्यांनी दिलेली कागदपत्रे योग्य असल्यामुळे फायानान्शिअल बिड उघडण्यात आली. त्यावेळी ज्या कंपन्या एल - १ होत्या त्या मलेशिअन कंपनी होत्या. त्यामुळे प्रत्यक्षात जे व्हेरिफिकेशन करावयाचे होते ते मलेशिअन कॉऊन्सिलेटकडे करावे लागले हाते. त्यासाठी विलंब झालेला होता. त्यामुळे निविदा प्रक्रियेसाठी जो ठरवून दिलेला कालावधी असतो तो कालावधी समाप्त झाल्यामुळे सदरहू निविदा प्रक्रिया पुढे नेता आली नाही. त्यामुळे नवीन निविदा काढावी लागली, ही वस्तुस्थिती आहे असा खुलासा विभागीय सचिवांनी केला.

आपण जे सांगितले आहे ते समितीच्या पटलावर आहे. साडेसहा महिन्यांच्या कालावधीमध्ये ही प्रक्रिया विभागाला पार पाडता आलेली नाही. यासाठी ४५ दिवसांचा वाढीव कालावधी घेण्यात आलेला आहे. तसेच यासाठी पाच महिन्यांचा कालावधी दिलेला होता. तसेच मलेशियाच्या कॉऊन्सिलेटकडे पत्र व्यवहार न केल्यामुळे पुन्हा नवीन निविदा काढावी लागली होती. त्यामुळे १७.९९ कोटी रुपये अधिक देऊन नवीन निविदा काढावी लागली. या सर्वांवरुन असे दिसून येते की, विभागाची काम करण्याची व्यवस्था योग्य नाही. ही बाब विभागाला मान्य करावी लागेल. साडेसहा महिन्यांचा कालावधी झाल्यानंतर आणि टेक्निकल बिड उघडल्यानंतर ही बाब विभागाच्या निदर्शनास आलेली नाही. त्यामुळे समितीचे असे मत आहे की, नवीन निविदा काढण्यासाठी हेतुपुरःसर विलंब केलेला आहे. तसेच नवीन निविदा प्रक्रियेसाठी अतिरिक्त १७.९९ कोटी रुपये लागलेले आहेत. त्यामुळे यासाठी झालेल्या विलंबाबाबत विभागाने संबंधितांवर जबाबदारी निर्धारित केलेली आहे काय? टेक्निकल बिड केव्हा उघडण्यात आली, फायनान्शिअल बिड केव्हा उघडण्यात आलेले आहे? तसेच निविदा प्रक्रियेमधील कंपन्यांच्या संदर्भातील कागदपत्रांची पडताळणी करण्यासाठी मलेशिअन कॉन्सुलेट सोबत व सरकारसोबत पत्र व्यवहार केव्हा करण्यात आलेला आहे? यासाठी विभागाने कितीवेळा पत्र व्यवहार केलेला आहे? या सर्वांची माहिती पुढील बैठकीमध्ये देण्यात यावी. “ Present status of the work of laying RC Pipe sewer line through MTBM may be furnished. “ याबाबतच्या सद्यःस्थितीची माहिती समितीला देण्यात यावी असे समितीने सूचित केले असता, दिनांक १ एप्रिल, २०१९ पर्यंतची सद्यःस्थिती समिती लेखी सादर करण्यात येईल असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस आश्वासित केले.

टेंडरमधील कामाची एकूण लांबी किती होती? तसेच काम पूर्ण झालेले आहे काय? आर.सी. पाईपबद्दल समितीला माहिती देण्यात यावी. त्याचप्रमाणे साडेसहा महिन्याच्या कालावधीमध्ये सदरहू नस्ती विभागाच्या प्रत्येक कक्षाकडे किती कालावधीसाठी प्रलंबित होती? याची माहिती देण्यात यावी. जर यामध्ये प्रत्येक अधिकाऱ्याने विहित कालावधीमध्ये काम केलेले असेल तर कोणतीही अडचण राहणार नाही. अन्यथा विलंबाबाबत जबाबदारी निर्धारित करून योग्य ती कारवाई करण्यात यावी. What is the status of the total work of RC Pipe laying? याबाबतीत देखील माहिती द्यावी असे समितीने सूचित केले.

उक्त परिच्छेदासंदर्भात समितीने दिनांक १२ जून, २०१९ रोजी पुनःश्च साक्ष घेतली. याप्रकरणी विभागाने अभिप्राय सांगावेत. याप्रकरणी समितीने सांगितले होते की, फेरनिविदा काढल्याने १७.९९ कोटी रुपये अधिक रकमेची निविदा प्राप्त झाली. त्यासंदर्भात समितीने निर्देश दिले होते. याप्रकरणी विभागाचे काय मत आहे? साडेसहा महिन्यांच्या कालावधीत निविदा मंजूर करून न घेतल्यामुळे १७.९९ कोटी रुपये अधिक खर्च झाला आहे. सदरहू प्रकरणी कोणती अडचण होती? राजकीय कारणास्तव, स्थायी समिती अथवा प्रशासकीय स्तरावर, कोणत्या स्तरावर कार्यवाही झाली नाही? असे समितीने विचारले असता, हे इंटरनॅशनल बीडर होते व संबंधीत कंपनी मलेशिअन असल्याने व्हेरिफिकेशन व ई-मेल थ्रू कम्यूनिकेशनमध्ये खूप वेळ गेला, असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले.

सदरहू प्रकरणी ५ महिने मुदत होती त्यानंतर संबंधित कंत्राटदारास पुन्हा दीड महिन्यांची मुदतवाढ दिली. साडे सहा महिन्यांच्या कालावधीमध्ये निर्णय न घेतल्याने निविदा रद्द झाली. त्यामुळे फेरनिविदा मागवाव्या लागल्या होत्या. सदरहू कंपनी परदेशातील असेल तर परदेशातील मलेशिअन हाय कमिशनला विचारले असते तर त्यांनी एक आठवड्यात सादर केले असते. या प्रकरणी १७.९९ कोटी रुपये फायनान्शिअल लॉस झाला आहे. आपण नियमानुकूल निविदा रद्द केल्यानंतर अधिक रकमेच्या निविदा प्राप्त झाल्या असत्या तर त्यास आपण दोषी राहिला नसता. परंतु कार्यवाहीच्या कारणास्तव निविदा रद्द झाली असेल तर त्यास कोणी तरी जबाबदार असते. समितीच्या मतानुसार साडे सहा महिन्यांचा कालावधी हा खूप मोठा कालावधी आहे. एवढ्या मोठ्या कालावधीत तपासणी का झाली नाही? कोणत्या मुद्यावर निगोशिएशन सुरू होते, असे समितीने विचारले असता, सदरहू प्रकरणातील मलेशिअन निविदाकाराने " ब " लिफाफ्यामध्ये तांत्रिक बिडचे डिटेल्स दिले होते त्याच्या व्हेरिफिकेशनची बाब आहे, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

सदरहू व्हेरिफिकेशन ६ महिन्यांच्या कालावधीत झाले नाही. फेरनिविदा १७.९९ कोटी रुपये अधिक रकमेची प्राप्त झाली. योग्य कारण असेल किंवा निविदाकार बोगस असता तर ती बाब समितीला मान्य झाली असती. सदरहू प्रकरणी आक्षेप आहे की, उक्त निविदा हेतुपुरःस्सर रद्द करण्यात आली आहे. आंतरराष्ट्रीय कंपनी ऐवजी राष्ट्रीय कंपनीला उक्त काम द्यावयाचे होते का? अशी बाब असेल तर ग्लोबल टेंडर काढले हे सांगण्यासाठी काढण्यात येते का? If you have any proper reason, then tell it. अन्यथा जबाबदार व्यक्तीवर कारवाई करण्यात यावी. सदरहू प्रकरणी कोण जबाबदार आहे, कोणत्या स्थायी समिती किंवा प्रशासकीय स्तरावर प्रकरण प्रलंबित होते? ६ महिने कोणत्या कारणास्तव प्रकरण प्रलंबित होते, हे समितीला समजले पाहिजे? या प्रकरणी समितीने कोणावर कारवाईची शिफारस करावी? असे समितीने विचारले असता, कोणत्या स्तरावर किती विलंब झाला याची सविस्तर माहिती महालेखाकार कार्यालयास सादर करतो, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

Are you accepting the fault? If you want to give any information then give it, असे समितीने सूचित केले असता, माहिती सादर करतो, असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले. विभागाचे स्पष्टीकरण समितीला मान्य नाही. मलेशियाला ३ तासांमध्ये जाऊन परत येता येते. सदरहू निविदा अंतिम करण्याचे अधिकार कोणाला होता? त्यांच्यावर कारवाई करण्याचे समिती प्रस्तावित करेल. स्थायी समितीसमोर उक्त निविदा प्रकरणीचा प्रस्ताव सादर करण्यात आला होता का? स्थायी समितीस प्रस्ताव सादर करण्याची जबाबदारी कोणाची होती? आयुक्तांची होती की सहायक आयुक्तांची जबाबदारी होती, सदरहू काम कोण हाताळत होते? सदरहू प्रकरणी कोणावर तरी कारवाई प्रस्तावित करावी लागणार आहे. सदरहू प्रकरणाची पूर्ण माहिती २ दिवसांत सादर करण्यात यावी. स्थायी समितीसमोर विषय सादर करेपर्यंतची जबाबदारी कोणाकोणावर आहे ? जे कोणी जबाबदार असतील त्यांच्यावर कारवाई करण्याची शिफारस समिती करणार आहे. त्यांच्यामुळे १७.१९ कोटी रुपयांचे नुकसान झाले आहे. सदरहू प्रकरणी कारवाई केली नाही तर अशा प्रकारच्या घटना वारंवार घडत राहतील. आपण देखील नियम व कायद्यांचे पालन केले पाहिजे. लॅप्स झाल्याने निविदा रद्द करण्यात आली, हे कारण योग्य होऊ शकत नाही, असे मत समितीने व्यक्त केले.

परिच्छेद क्रमांक ४.३.८ मलनिःसारण प्रचालन विभागाने अंमलबजावणी केलेली कामे-

या परिच्छेदामध्ये सिव्हेज लाईन रिहॅब करणेबाबत भाष्य केलेले आहे. सुरूवातीस बीएमसीने ३६३ किलोमीटर लांबीच्या जुन्या मलनिःसारण वाहिन्यांचे पुनर्वसन करणे बृहत आराखडयात अंदाजित केले होते. मलनिःसारण प्रचालन SO विभागाने १५० कि.मी. मध्ये ४४ किमी याप्रमाणे पूर्ण मलनिःसारण वाहिन्यांमध्ये किती असे परिस्थिती निर्धारण केले. प्रत्यक्षात सर्व्हे केला तेव्हा बीएमसीला असे लक्षात आले की, १३९ किलोमीटर रिहॅब करणे आवश्यक आहे. त्यापैकी ८९ कि.मी. ची कामे पूर्ण झाली आहेत. ४९ किमी ची कामे सुरू आहेत. असे मिळून १३९ किमी लाईन रिहॅब केले जात आहे, असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

यामध्ये १० किमी ॲडीशनल असतील, १३८ कि.मी. असेल. १३८ किमी सिव्हेज लाईन मध्ये ४९ कि.मी.पेक्षा जास्त सिव्हेज लाईनचे काम सुरू आहे. या कामाची सद्यःस्थिति काय आहे? असे समितीने विचारले असता, " Rehabilitation of २२५-३०० mm dia.Sewer Lines by trenchless technology, ही १० किमी ची लेंथ होती, याची अंदाजित रक्कम साधारणपणे १५ कोटी रुपये होती. या कामाची सुरूवात दिनांक १.१०.२०१८ रोजी झाली आहे. दुसरे काम " Rehabilitation of 375-600 mm dia. Sewer Lines by trenchless technology" होते हे १४ कि.मी.चे काम असून याची कॉस्ट ३७.८५ कोटी रुपये होती. दिनांक १.१०.२०१८ रोजी यांना वर्क ऑर्डर दिलेली आहे. तिसरे काम " Rehabilitation of ६००-९०० mm dia. Sewer Lines by trenchless technology " असून याची १० कि.मी. लांबी आहे, ४०.१९ कोटी रुपये या कामाची किंमत होती, दिनांक १.१०.२०१८ रोजी यांना वर्क ऑर्डर दिलेली आहे. " Rehabilitation of Man Entry Sewer Lines by trenchless technology. " याची १४.८ कि.मी. लेंथ होती, ७५.३४

कोटी रुपये कॉस्ट होती, यांनाही दिनांक १.१०.२०१८ रोजी वर्क ऑर्डर देण्यात आलेली आहे. ही सर्व कामे सुरू आहेत, या कामांना २४ महिन्याचा कालावधी दिलेला आहे, २४ महिन्यात ही कामे पूर्ण होतील, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

परिच्छेद क्रमांक ४.३.८.१- कंत्राटदारांना जादा प्रदान :

उक्त परिच्छेदामध्ये कंत्राटदारास अतिप्रदानचे दोन मुद्दे आहेत. बीएमसीने जीआरपी लाईन वापरली आहे, या जीआरपी लाईनचा विशिष्ट रेट ॲनालीसीस केला होता. महालेखाकारांचे म्हणणे आहे की, हा जो रेट ॲनालिसीस केला होता तो चुकीचा झाला होता. लेखापरिक्षण आक्षेपामध्ये म्हटले आहे की, कंत्राटदाराच्या रेट ॲनालीसीस मध्ये व्हॅट धरला तो मॅन्युफक्चरींग व नॉन मॅन्युफक्चरींग दोन्हीवर धरला आहे तो चुकीचा होता. हा बीएमसीने मान्य केला आहे. पण बीएमसीचे रेट ॲनालीसीस करताना मॅन्युफॅक्चरींग व त्यावरील टॅक्सेस हे मुददे आहेत. लोअरींग ऑफ लाईन, टेस्टींगकरीता मॅन्युअल लेबर लागते या आयटममध्ये जीआरपी लाईनचे मॅन्युफॅक्चरींग करणे, मॅन्युफॅक्चरींग केलेली लाईनींग साईटवर आणणे, मध्ये कोठे तरी स्टॅग करणे व ते ले करणे, बीएमसीचे म्हणणे आहे की, लेखापरिक्षण आक्षेपात काढलेल्या पॉईंटसोबत हे पॉईंट देखील पाहणे आवश्यक आहेत, असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

कंत्राट प्रदान केले जाते, वर्क ऑर्डर इश्यु केल्या जातात तेव्हा त्यामध्ये हा तपशील कधीही नसतो की, त्यांनी मॅन्युफॅक्चरड पाईप रस्त्यामध्ये कोठेतरी अनलोड करायचा, तेथून गोडावूनपर्यत आणायचा खर्च महापालिकेला भागवावा लागेल. याबाबतीत आमचा कन्सर्न आहे. लेईंगकरीता मॅन्युअल लेबर लागणार असेल, त्यावर व्हॅट लागत नाही, त्याला सर्व्हीस चार्जेस लागतात. कंत्राटदार त्यांना सेवा प्रदान करतो. कदाचित त्यांनी सब कंत्राटदार नेमला असेल. त्याचा खर्च ते सर्व्हीस म्हणून देत असतील, लेबर प्रोव्हाईड करीत असतील त्यांना तो सर्व्हीस टॅक्स लागतो. त्याची सर्व गणना त्या कंत्राटमध्ये केलेली असते. दुसरी बाब रेट डिफरन्सबाबत सांगत आहेत, २१ हजार ते ६६९२० हा फरक आपण कंत्राटामध्ये मंजूर केला होता. या अंदाजाने खर्च येणार असल्याने तेवढी कॉस्ट लागणार असा अंदाज होता पण प्रत्यक्षात बील कंत्राटदाराने जीआरपीचे सादर केले तेव्हा त्याची कॉस्टींग व १०३४५ चे ४२५१८ रुपये झाले आहे. हा मोठा फरक १७.७३ कोटी रुपयांचा दिसत आहेत. सचिव सांगत आहे तो पार्ट छोटा असेल. तो जरी आपण इन कार्पारेट किंवा इन्क्युड केला तरी १७.७३ कोटी रुपये हा मोठा पोरशन आहे, असे मत समितीने व्यक्त केले असता, येथे वसुली झाली पाहिजे हे बेसीकली बीएमसीला मान्य आहे. ती किती व्हायला पाहिजे. काही लोअरींग फिक्सींग टेस्टींग हे भाग आहेत. It may be small or insignificant but it should be considered. एवढेच आहे. टेक्नीकल लोकांनी चर्चा करून करावे, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

निविदेतील अटीनुसार निविदाकाराने कामाची व्याप्ती लक्षात घेऊन काम पूर्ण करण्यास लागणारा खर्च हा दरपत्रकात बाबीमध्ये विभागून सादर केला होता. २१,२०० ते ६६,९२० रुपये हा खर्च दरपत्रकाच्या अनुषंगाने सादर केला होता. त्यामुळे निविदा प्राप्त झाल्यानंतर कंत्राटदाराने सादर केलेल्या दरामध्ये बदल करून अधिदान करणे निविदा प्रक्रियेशी सुसंगत नाही. ज्यांनी निविदा तयार केली ते कल्प्रीट आहेत. २१,२०० ते ६६,९२० हे ३१,५०० रुपये या दराप्रमाणे प्रदान केले गेले ते ९१,००० रुपये झाले असते तर अटी व शर्तीनुसार निविदाकाराने जेव्हा दरपत्रक सादर केले त्यानंतर त्यांनी बील सादर केले. बदल करून अधिदान करणे हे निविदा प्रक्रियेशी सुसंगत नाही. म्हणजे ज्यांनी निविदा प्रक्रिया तयार केली ते कल्प्रीट आहे, असे मत समितीने व्यक्त केले. तसेच, यांच्या एस्टीमेट करण्याची प्रोसेसकडे लक्ष देण्याची गरज आहे. यांचे एस्टीमेट हायर साईडला असतात. येथेही नेमका हाच इश्यु आहे. एकीकडे तुमचे ॲसेसमेंट होते, त्यात २१२०० रुपये वगैरे ठीक आहे, तुम्ही लोएस्टला दिले. कारण तेथे करटेलींग वगैरे बरेच इश्यु होऊ शकतात. २१२०० ते ६६९२० रुपये आम्ही म्हणतो की, १०००० ते ४२००० रुपये त्यात आम्ही ट्रान्सपोर्ट कॉस्ट, ओव्हरहेड सर्व ॲड केलेले आहेत. त्यानंतर हे वर्कआऊट केलेले आहे. एस्टीमेट स्टेजला जर या कॉस्ट खाली राहिल्या तर एखाद्याने त्याप्रमाणे कोट केले नाही तर ते रिजेक्ट करता येते, रिटेंडरींग करता येते. एस्टीमेट हायर असतील तर ॲटोमॅटीकली कॉन्ट्रक्टरचे रेटही तसे हायर येतात, असे मत महालेखाकारांनी समितीच्या माध्यमातून व्यक्त केले असता, बीएमसीने जो रेट ॲनालीसीस केला त्यावरच आपला मुख्य आक्षेप आहे. आक्षेपातील बरेचसे मुददे बीएमसीला मान्य आहेत. पण काही मुददे ॲडीशनल असल्याचे ते म्हणतात, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

महालेखाकारांनी जे ॲनालीसीस केलेले आहे, या आयटमचे पूर्ण डिस्क्रीपशन असे आहे की, डिझाईन, मॅन्युफॅक्चर, सप्लाय, डिलीव्हरी, इन्स्टॉल, स्ट्रक्चर लायनींग सिस्टीम इन्क्युडींग प्रिपेटरी साईट वर्क, असोसिएटेड पेरीफीरल वर्क, Reinstatement and make good of lateral connection या सर्व गोष्टी यामध्ये आहेत. उदा. अनलोडींग ॲट द स्टॅकींग यार्ड याची कॉस्ट शुन्य धरली आहे. हे महालेखाकारांनी ॲनालीसीसमध्ये काही घेतलेले नाही. तसेच अनलोडींग ॲट यार्ड याची कॉस्ट शुन्य धरली आहे. लोअरींग ऑफ लायनर्सही तसे आहे, असे विभागीय प्रतिनिधीनी विदित केले.

ही आपली जबाबदारी नाही. त्याचा माल त्याने उतरविला आणि त्यावर किती खर्च केला हे त्याने कॉन्ट्रक्ट कॉस्टमध्ये मोजून दिले पाहिजे, असे मत समितीने व्यक्त केले असता, या सर्व कंपोनंटची किंमत कंत्राटदाराच्या ॲनालिसीसमध्ये येणार असल्यामुळे त्याला ती यामध्ये समाविष्ट करावी लागणार आहे. कारण कंत्राटदार हा खर्च स्वतः करणार नाही. या बाबीचा विचार करूनच बेसिक कॉस्टमध्ये या सर्व कॉस्ट समाविष्ट केल्यामुळे १० हजार आणि २१ हजारांचा फरक येतो, असे विभागीय प्रतिनिधीने सांगितले.

विभागीय प्रतिनिधी जे सांगत आहेत त्यानुसार हा फरक येत नाही. महालेखाकार यांनी जी किंमत काढली आहे ती ज्या ठिकाणी प्रमाणित खर्च केला आहे त्यानुसार काढली आहे, असे मत समितीने केली असता, महालेखाकार कार्यालयाने ओव्हरहेडस् आणि ट्रान्सपोर्ट कॉस्ट समाविष्ट करून ही किंमत काढली आहे. यामध्ये १० हजार आणि ४२ हजार असा जो फरक आहे तो वेगवेगळ्या डायमेंन्शनचा आहे. यावरुन असे दिसते की, डायमेंन्शन कमी असेल तर रेट कमी असतो. या बाबींचा विचार करूनच ही रेंज दिलेली आहे. आपल्या हिशेबानुसार ज्या ठिकाणी २१,२०० रुपये नमूद केले आहे त्या ठिकाणी आमच्या हिशेबानुसार १०,३४५ रुपये येतात. यामध्ये इन्व्हॉईसची बेसिक कॉस्ट अधिक ओव्हरहेडस् आणि ट्रान्सपोर्ट कॉस्ट या सर्व बाबी समाविष्ट आहेत, असे महालेखाकार यांनी स्पष्ट केले.

महालेखाकार यांचा दुसरा मुद्दा पाईप बर्स्टिंग मशीनच्या बाबतीत किती मीटर पाईप लाईन करावयाची हा होता. मुळात याचे लाईफ फार मोठे होते. वस्तुस्थिती अशी आहे की, काही ठराविकच मीटर पाईप लाईनचेच काम झाले आहे. असे असताना मशीनची संपूर्ण कॉस्ट कॉन्ट्रॅक्टला लोड करणे हे संयुक्तिक होत नाही आणि ही बाब महानगरपालिकेने आता मान्य केली आहे. त्यामुळे महानगरपालिकेच्या वतीने प्रपोर्शनेट ती कॉस्ट कमी करून जी काही रिकव्हरी असेल ती करून समितीला अहवाल सादर करण्यात येईल, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

समितीला रिकव्हरीबाबत किती दिवसांत कळविण्यात येईल? असे समितीने विचारले असता, १० दिवसांमध्ये रिकव्हरी करून समितीला कळविण्यात येईल, असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस सांगितले.

उक्त परिच्छेदासंदर्भात समितीने दिनांक १२ जून, २०१९ रोजी पुनःश्च साक्ष घेतली. १३९ मलनिःसारण वाहिन्यांचे पुनर्वसन करायचे असा विषय झाला होता. आपण असे सांगितले होते की, ८९ किमी काम झाले असून ४९ किमी चे काम ऑनलेग आहे. आम्ही टेंडर दिले असून टेंडरचे नंबर वाचून दाखवले आहे. ४९ किमीचे टेंडर झाले असून काम प्रगतीपथावर आहे, असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले.

हे काम जलद पूर्ण करण्यासाठी योग्य नियोजन करणे आवश्यक आहे. खड्डा खोदल्यानंतर ८ दिवसात काम झाले पाहिजे. २ वर्षांची मुदत आहे म्हणून तेवढी वर्षे ते काम सुरू राहता कामा नये, असे समितीने सूचित केले असता, सदर कंत्राटदाराचे मॉनिटरींग सुरू केले असून प्रोजेक्ट मॉनिटरींग अँड इम्प्लिमेंटेशन युनिट पूर्वी नव्हते ते आता तयार केले असून बीएमसी यांच्या अध्यक्षतेखाली तसेच एएमसी यांच्या अध्यक्षतेखाली दर महिन्यातून एकदा रिव्ह्यू घेण्यास सुरुवात केली आहे. खोदल्यानंतर लवकरात लवकर काम पूर्ण केले जाईल. सदर प्रोजेक्ट २ वर्षात पूर्ण होईल, असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले.

१२८ किमी. मलनिःसारण वाहिन्यांच्या पुनर्वसनाची किंमत किती आहे? असे समितीने विचारले असता, एकूण किंमत ४८१ कोटी रुपये आहे, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

एसटीपी देखील होणार आहे काय? असे समितीने विचारले असता, ते वेगळे आहे. त्याकरिता टेंडर केले असून फायनान्शियल बिड केले आहे, असे विभागीय प्रतिनिधीनी विदित केले.

१५ पैकी ७ पंपींग स्टेशनची आवश्यकता नसल्याने ते रद्द करण्यात आले आहे. नवीन एसटीपी केले असल्यामुळे त्यांची आता आवश्यकता नाही. २ पूर्ण झाले आहे, मालाड येथील कामाकरिता टेंडर बोलावले आहे, असे विभागीय प्रतिनिधीनी अवगत केले.

पर्यावरण विभागाकडून क्लिअरन्स मिळाला काय? सर्व एसटीपी कधी पूर्ण होतील? असे समितीने विचारले असता, होय. केंद्र शासनाची परवानगी देखील मिळणार आहे. वर्क ऑर्डर दिल्यानंतर ५ वर्षाचा कालावधी लागणार आहे. मँग्रोव्हज काढून ती जागा तयार करून काम करावयाचे असल्यामुळे वेळ लागणार आहे. या सर्व जागा एन्क्रोचमेंट फ्री आहेत. त्या सर्व ठिकाणी पूर्णपणे काम सुरू होईल, असे विभागीय प्रतिनिधीनी विदित केले. हे काम सन २०२४ पर्यंत पूर्ण होईल काय? असे समितीने विचारले असता, विभागीय प्रतिनिधीनी त्यास सहमती दर्शविली.

सुरुवातीला १५ पंपींग स्टेशन होते त्यापैकी ७ रद्द का केले? असे समितीने विचारले असता, त्यावेळी एसटीपी नव्हते. आता एसटीपी होणार आहेत, असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले.

परिच्छेद क्र.४.३.८.२ अधिक दराने कंत्राटदाराला काम सोपविणे :

उक्त परिच्छेदाच्या बाबतीत विभागीय सचिवास अवगत करण्यास सूचित केले असता, स्लाईस-ए आणि स्लाईस-बी च्या बाबतीत हा मुद्दा आहे. स्लाईस-ए मधील काम हे मालाड ते दहिसर मध्ये १३३५० मीटर आणि स्लाईस-बी मधील काम हे बांद्रा ते मालाडमध्ये १३,७०० मीटरचे काम होते. या दोन्ही कामांच्या बाबतीत निविदा प्रक्रिया पार पाडण्यात आली. फक्त स्लाईस-ए मध्ये प्राप्त झालेल्या तीन निविदांपैकी न्यूनतम देकार हा अंदाजपत्रकाच्या ३.८ टक्के जादा होता. स्लाईस-बी मध्ये प्राप्त झालेल्या ४ निविदांपैकी न्यूनतम देकार हा अंदाजपत्रकाच्या ११.४ टक्के कमी होता. महालेखाकार यांचे म्हणणे आहे की, या निविदांमध्ये जे दर स्वीकारण्यात आले त्यामध्ये छोटेसे व्हेरीअन्स आहे. परंतु महानगरपालिकेचे म्हणणे आहे की, या कामाचे दोन स्वतंत्र कंत्राट होते. यामध्ये संपूर्ण निविदा प्रक्रिया योग्यप्रकारे पार पाडण्यात आली आहे, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

या कामाचे कंत्राटदार एकच आहेत की वेगवेगळे आहेत? असे समितीने विचारले असता, दोन्ही कंत्राटदार वेगवेगळे आहेत. दोन स्वतंत्र कंत्राटदार असल्यामुळे प्रत्येक कंत्राटदाराचे कॅल्क्युलेशन वेगवेगळे असतात, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

हे खरे आहे की, वेगवेगळे टेंडर म्हटल्यानंतर वेगवेगळे रेटस् येणार. परंतु आमचा मुद्दा वेगळा आहे. आपण चौकस राहून ड्यू डिलिजन्स केला पाहिजे की, एका ठिकाणी कमी रेट मिळत असताना दुसऱ्या ठिकाणी जास्त रेट का मिळतो. वास्तविक पाहता याचे ॲनिलिसीस आणि असेसमेंट करणे आवश्यक आहे, असे मत महालेखाकार यांनी समितीच्या माध्यमातून व्यक्त केले असता, काही वेळा स्लम एरियामध्ये काम करणे थोडे अवघड होऊन बसते. अशा भागात मटेरीयलची बऱ्यापैकी चोरी होते. त्यामुळे अशा ठिकाणी काही वेळा रेट जास्त असतात, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

परिच्छेद क्र.४.३.८.३, मलनिःसारण उदंचन केंद्र आणि प्राधान्य दिलेल्या बोगद्यांच्या कामांची अंमलबजावणी :

उक्त परिच्छेद " Quantum of present untreated sewerage discharged in Malad " या बाबतीत आहे. त्या भागात ज्या ठिकाणी सिवरेज डिस्चार्ज होतो त्यामुळे एक दिवस सुद्धा तेथे थांबू शकत नाही, अशी परिस्थिती आहे. परंतु गेल्या ८-१० वर्षापासून त्या भागातील रहिवासी हा सर्व प्रकार सहन करीत आहेत. ही खूप गंभीर बाब आहे, असे समितीने निदर्शनास आणले असता, मालाड येथे गेल्या १० वर्षापासून एसटीपीसाठी निविदा काढत आहोत. सहा ठिकाणचे टेंडर काढण्यात आलेले आहेत. वने व पर्यावरण मंत्रालय आणि क्लायमेंट चेंज, भारत सरकार यांनी डिसेंबर, २०१७ मध्ये बीओडी आणि टीएसएस जे पॅरामीटर्स दिले त्यानुसार २०:३० या प्रमाणात टेंडर काढून सर्व टेंडर अंतिम झाले. त्याचे टेक्नीकल इव्हॅल्युएशन केले आणि सी पॅकेट उघडणार त्याच वेळी श्री. शंकर देशपांडे नावाचे व्यक्ती एनजीटीमध्ये उक्त टेंडरच्या अगेन्स्ट गेले आणि त्यांनी या सर्व टेंडरला स्टे आणला. त्यावेळी एनजीटीने सर्व टेंडरसाठी स्थगिती दिली. सदरहू स्थगिती उठविण्यासाठी आम्ही सर्वोच्च न्यायालयात आणि एनजीटीकडे दाद मागितली. एनजीटीमध्ये सिनियर कौन्सिल लावले. एनजीटीने या प्रकरणी एक्स्पर्ट कमिटी नियुक्त केली. या कमिटीमध्ये केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण मंडळ, आयआयटी, खरगपूर, आयआयटी, कानपूर या एक्स्पर्टसचा समावेश केला. या समितीला एक महिन्यात अहवाल सादर करण्यास सांगितले होते. संपूर्ण भारताचा विचार करून कोणकोणते एफ्ल्यूएंट स्टॅण्डर्ड असावयास पाहिजे, या अनुषंगाने समितीने नंतरच्या सुनावणीच्या वेळी अहवाल सादर केला. समितीने मे महिन्यात अहवाल दिल्यानंतर महानगरपालिकेचे किंवा केंद्रीय वने व पर्यावरण मंत्रालयाचे म्हणणे ऐकून न घेता त्यावर एनजीटीने निर्णय दिला. त्यांनी तो स्टे कन्फर्म करून एफ्ल्यूएंट स्टॅण्डर्ड चेंज केले आणि केंद्रीय वने व पर्यावरण मंत्रालय आणि क्लायमेंट चेंज, भारत सरकारला त्यांच्या आदेशानुसार निर्देश दिले की, एक महिन्याच्या आत चेंज स्टॅण्डर्डचे निर्देश इश्यू करावे. त्यामुळे या आदेशाच्या विरोधात आम्ही सर्वोच्च न्यायालयात गेलो. सर्वोच्च न्यायालयाला व्हॅकेशन लागलेले असले तरी सर्व बाबी मेन्शन करून व्हॅकेशनमध्ये पार्शल रिलीफ मिळाला. आता ३ जुलै रोजी सर्वोच्च न्यायालय सुरू होणार आहे. पार्शल रिलीफनंतर त्यांनी आम्हाला निविदा उघडू शकता असे सांगितले. परंतु सुप्रीम कोर्टचा अंतिम निर्णय होईपर्यंत सदर निविदा अलॉट करु शकत नाही. सर्वोच्च न्यायालय जे काही अंतिम निर्णय देईल आणि एफ्ल्यूएंट स्टॅण्डर्ड ठरवेल त्यानुसार त्यांना अलॉट करता येईल. आता आपण पॅकेज-सी ओपन करण्यापर्यंत आलो आहोत. दुसरा मुद्दा हा मालाडच्या वन विभागाच्या जमिनीचा होता. या संदर्भातील कार्यवाहीबाबत आता जवळजवळ अंतिम टप्प्यावर आलेलो आहोत. वन विभागाच्या सर्व बाबींची पूर्तता केली आहे. मालाडच्या एसटीपीसाठी वन विभागाची ३५ हेक्टर जमीन मागितली होती. आता सर्व बाबींची पूर्तता झालेली असल्यामुळे या महिनाअखेर संपूर्ण कम्प्लायन्ससह भारत सरकारकडून वने व पर्यावरण मंत्रालयाची जागा मिळेल. आता या जागेच्या बाबतीत कोणतीही अडचण राहिलेली नाही, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

या प्रकरणी सर्वोच्च न्यायालय पॅरामीटर्स अंतिम करून देणार आहे काय? असे समितीने विचारले असता, होय. सर्वोच्च न्यायालयाचे जे आदेश येतील ते आपल्यावर बंधनकारक राहणार आहेत, असे विभागीय प्रतिनिधींनी विदित केले.

मुंबई महानगरपालिकेचे १० ठिकाणी १० वेगवेगळे मापदंड आहेत. आपण ऑनरेकॉर्ड सर्वोच्च न्यायालयाला हे सर्व सांगितले पाहिजे. मापदंड देताना अनुकूलतेप्रमाणे, प्रतिकूलतेप्रमाणे, परिस्थितीप्रमाणे मापदंड ठरविण्यात आले आहेत. आपण सर्वोच्च न्यायालयाच्या निदर्शनास आणून द्यावयास पाहिजे की, मुंबईतील मालाड खाडी परिसरात १०-१० वर्षापासून अनट्रिटेड सिवर सोडण्यात येत आहे असे समितीने निदर्शनास आणले असता, वस्तुस्थिती अशी आहे की, छोट्याछोट्या शहरांचे एसटीपी झालेले आहेत. परंतु मुंबईमध्ये मात्र परिस्थिती वेगळी आहे, असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले.

सर्व एनजीओ आणि ॲक्टीव्हीस्ट या प्रोफेशनल आहेत. नॅशनल ग्रीन ट्रीब्युनलचे एक्स्पर्टस् यातील सर्व विसंगती दाखवतील. कोणकोणत्या ठिकाणी कोणत्या पद्धतीने मापदंड ठरविले हे सर्व दाखवतील. ते मापदंड आपण सर्वोच्च न्यायालयाच्या निदर्शनास आणून द्यावेत. आज आपण त्या ठिकाणी अनट्रीटेड सिवर सोडतच आहोत. ते डिस्चार्ज करीतच आहोत. या बाबतीत लवकरात लवकर निर्णय करावा. तसेच महत्त्वाचा मुद्दा असा की, ज्या जमिनी ताब्यात घ्यावयाच्या आहेत त्यावरील अतिक्रमण कोण हटविणार? वन विभागाच्या ज्या जमिनी ताब्यात घेणार आहात त्या सर्व जमिनीवर अतिक्रमण आहे. वन विभागाच्या जमिनीबरोबरच जिल्हाधिकारी यांच्या मालकीच्या जमिनीवर सुद्धा मोठ्या प्रमाणात अतिक्रमण झालेले आहे, असे मत समितीने व्यक्त केले असता, हे सर्व अतिक्रमण मुंबई महानगरपालिकेकडूनच हटविण्यात येईल. शासनाच्या जी.आर.नुसार पात्र पीएपीला जागा देण्यात येईल. गेल्या दोन महिन्यात या विषयी बरीचशी प्रगती केलेली आहे. सदरहू काम सहा महिन्यात सुरू होईल, असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले.

मुंबई शहरातील टॅक्सपेयरचा सिवर डिस्चार्ज होत नसल्यामुळे आणि त्यांच्या लाईन चार्ज राहत असल्यामुळे त्यांच्या सोसायटीमध्ये सिवर रिटर्न येतो. आपण या बाबतीत लवकरात लवकर निर्णय घ्यावा. पंपिंग स्टेशनच्या बाबतीत काय स्थिती आहे? असे समितीने विचारले असता, १५ ठिकाणी पंपिंग स्टेशन करावयाचे होते. यातील ७ ठिकाणी पंपिंग स्टेशनची आवश्यकता नाही. अन्य दोन ठिकाणच्या पंपिंग स्टेशनचे काम पूर्ण केलेले आहे. मालाड येथील एका पंपिंग स्टेशनचे टेंडर मागविलेले आहे. तसेच अन्य चार पंपिंग स्टेशनचे टेंडर अंडर प्रिपरेशन आहे, या महिनाअखेर उक्त चार पंपिंग स्टेशनचे टेंडर काढण्यात येईल. तसेच वर्सोवा येथील पंपिंग स्टेशनचे काम प्रगती पथावर आहे, असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले.

टेनंट बेसिसवरील असो किंवा ओनरशीप बेसिसवरील असो, प्रत्येक सोसायटी प्रॉपर्टी टॅक्स भरते. एक एसटीपी उभा करण्यासाठी ४.५ लाख रुपयांपासून १०-२० लाख रुपयांपर्यंत खर्च येतो. एसटीपीचा ५० टक्के खर्च महापालिकेने करावा आणि उर्वरित ५० टक्के खर्च सोसायटीने करावा. प्रत्येक सोसायटीने एसटीपी बसविला तर सिवरचा एकही थेंब बाहेर जाणार नाही. त्या प्लांटमधून सिवर लाईनमध्ये ट्रिटेड वॉटर जाईल. असे केल्यास मुंबई शहरामध्ये कुठेही पंपिंग स्टेशन बांधण्याची आवश्यकता राहणार नाही. या पंपिंग स्टेशनचा खर्च मोठ्या प्रमाणावर आहे. भांडूप कॉम्प्लेक्सला पाणी शुद्ध करण्याचा जेवढा खर्च येतो त्यापेक्षा जास्त खर्च पंपिंग स्टेशनवर केला जातो. या सर्व बाबींचा विचार करून एसटीपीसाठी ५० टक्के महानगरपालिकेने, २५ टक्के राज्य सरकारने आणि २५ टक्के सोसायटीने खर्च करावा. त्या प्रकल्पातून सिवरचा एक थेंब लाईनमध्ये जाणार नाही, अतिशय शुद्ध पाणी मिळेल. महानगरपालिकेने अशा प्रकारचा प्रकल्प प्रायोगिक तत्त्वावर तरी करून पहावा, असे मत समितीने व्यक्त केले असता, इंटीग्रेटेड टाऊनशीपसाठी झिरो डिस्चार्ज म्हणून अलाऊड आहे, असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले. लवकरात लवकर हे काम पूर्ण करावे, असे समितीने निदेश दिले.

परिच्छेद क्र. ४.३.९ मुंबई मलनिःसारण विल्हेवाट प्रकल्पाचे मलनिःसारण प्रक्रिया सुधारण्यात आलेले अपयश

बृहन्मुंबई महानगरपालिका सांडपाण्याच्या संबंधित माहितीची विश्लेषण, बृहत आराखड्यात प्रस्तावित तंत्रज्ञानानुसार सर्व WWTF ची संकल्पचित्रे तयार करणे, निविदा कागदपत्रे तयार करणे आणि निविदा अंतिमीकरण प्रक्रियेसाठी मुंबई महापालिकेने PMC ला नियुक्त केल्याबाबत हा मुद्दा आहे. १४१.७८ कोटी रुपयांचे प्रदान कंत्राटदाराला केले मात्र प्रत्यक्षात एसटीपीची कामे पुढे सरकली नाही. बीएमसीने हा मुद्दा मान्य केला असून त्यांनी चौकशी केली. चौकशीअंती दोन निर्णय घेतले. कंत्राटदाराला ब्लॅकलिस्ट करायचे व त्याच्याकडून १४१.७८ कोटी रुपयांची वसुली करायची. या निर्णयाच्या विरोधात सदर कंत्राटदार उच्च न्यायालयात गेले. उच्च न्यायालयाने तिघांचे आरबिटरेटरर्सचे पॅनल नियुक्त केले आहे. एक स्वतंत्र आरबिट्रेटर, मे. मॉट मॅकडोनाल्ड यांचा आरबिट्रेटर व बीएमसीचा आरबिट्रेटर. हे प्रकरण आरबिर्टेशन कमिटीसमोर सुनावणीकरिता आहे, असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

महालेखाकारानी हे लक्षात आणून दिल्यानंतर बीएमसीच्या लक्षात आले की, १४१.७८ कोटी रुपये वसूल करावे. महालेखाकारांचे आक्षेप सन २०१४ चे आहे. आपण समिती कधी नियुक्त केली? असे समितीने विचारले असता, सन २०१५ मध्ये कंत्राट संपुष्टात आणले असून २०१६ मध्ये समिती नियुक्त केली आहे, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

महालेखाकारांनी हा मुद्दा काढला नसता तर वसुलीचा निर्णय झाला नसता. केवळ कंत्राटदार जबाबदार आहे असे कसे म्हणता येईल? चुकीचे पेमेंट केल्याचे लक्षात आल्यानंतर आपण कंत्राटदाराला काळ्या यादीत टाकले. ज्या अधिकाऱ्यांनी चुकीच्या कामाचे पेमेंट केले ते देखील जबाबदार आहे. आपणच पेमेंट केले व आपणच चुकीच्या कामाचे समर्थन करता. यासाठी कोण जबाबदार आहे? बीएमसीने निर्णय घेतला की, हे चुकीचे आहे पेमेंट देखील त्यांनीच केले. पैसे देण्यापूर्वी आपण तपासून पाहिले का नाही? हा निर्णय कोणी घेतला? असे समितीने विचारले असता, संपुष्टात आणण्याचा निर्णय स्टँडींग कमिटीनेच घेतला, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

सन २०१५ मध्ये कंत्राट कालावधी संपल्यानंतर तो वाढवला नाही व ते कंत्राट संपुष्टात आणले. टेंडरचा कालावधी संपला होता, असे विभागीय प्रतिनिधीनी विदित केले.

मूळ विषय असा आहे की, मे. मॉट मॅकडोनाल्ड यांना पीएमसी नियुक्त केले होते. त्यांनी मुंबईची मलनिःसारण यंत्रणा व एसटीपीचा आराखडा तयार करून द्यायचा होता, टेंडर करून द्यायचे होते. ते टेंडर यशस्वी पातळी पर्यंत जाणे आवश्यक होते. टेंडर केल्यानंतर त्याची प्रक्रिया सुरू होईल, वर्क ऑर्डर झाल्यानंतर काम सुरू होणे अपेक्षित होते. प्रत्यक्षात १४१.७८ कोटी रुपये पीएमसीला दिले मात्र कोणतेही टेंडर अंतिमतः यशस्वी झाले नाही. मे. मॉट मॅकडोनाल्ड यांनी जे काम केले ते नव्या कंत्राटदाराने केले, असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

टेंडर यशस्वी झाले नाही याकरिता त्यांचे डिझाईन चुकीचे होते काय? असे समितीने विचारले असता, मे. मॉट मॅकडोनाल्ड काम करीत राहिले. त्यांनी डिझाईन करून टेंडर अंतिम करून, बिड करून अलॉट होणे आवश्यक होते. त्यांनी निष्कर्षाप्रत येणे आवश्यक होते, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

या ठिकाणी असे नमूद केले आहे की, सदर सल्लागाराने ३२ कामाचे विविध अहवाल, मसुदा निविदा सादर केले आहेत. पेमेंट संबंधी काय स्टेजेस निश्चित केल्या होत्या? असे समितीने विचारले असता, बीओडीआर (बेसीस ऑफ डिझाईन रिपोर्ट) डीडीआर (डिटेल डिझाईन रिपोर्ट) व बिड डॉक्युमेंट हे सबमिट करायचे होते त्यानुसार पेमेंट केले जाणार होते. रिपोर्ट त्यांनी जसे सबमिट केले त्यानुसार पेमेंट केले गेले, असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले.

असे असेल तर आपण रिकव्हरीचा निर्णय का घेतला? असे समितीने विचारले असता, हे टेंडर निष्कर्षाप्रत आले नाही. या मागचे कारण हे होते की, सीआरझेड १ मध्ये एसटीपी तयार करता येत नाही जोपर्यंत सीआरझेड नोटीफिकेशन अमेंडमेंट होत नाही. हा सल्ला आम्हाला सल्लागाराने द्यावयास हवा होता. मात्र त्यांनी तो दिला नाही. त्यामुळे ८ वर्षे उशिरा ही प्रोसेस केली. आता ते झाले असून सीआरझेड नोटीफिकेशन अमेंडमेंट केले असून आता ते मंजूर झाले आहे. आपल्याला ज्या तांत्रिक गोष्टी माहीत नसतात त्याची माहिती देण्याकरिताच सल्लागार आपण नियुक्त करीत असतो, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

सल्लागाराला पेमेंट देण्याचे आपले जे धोरण होते ते योग्य नव्हते. त्यामुळे पेमेंट झाले व आपल्याला आउटपूट मिळाले नाही. आपली सिस्टीम चुकीची होती हे मान्य करा. आपण पेमेंट दिले व दुसऱ्या बाजुला रिकव्हरी काढली, असे मत समितीने व्यक्त केले असता, सल्लागाराचे पेमेंट देण्याकरिता काही स्टेजेस ठरलेल्या असतात, असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले.

१४१.७८ कोटी रुपयांचे पेमेंट होते. कोठे तरी लक्षात यावयास हवे होते की, काम झाले नाही तरी पेमेंट दिले जात आहे. आपल्या अधिकाऱ्यांच्या निदर्शनास ही बाब आली नाही हे देखील चुकीचे आहे. रिपोर्ट सबमिट केले की, बिल काढले जात होते. अनेक स्टेजेसमध्ये हे पेमेंट केले गेले, असे समितीने निदर्शनास आणले असता, ३ सदस्यीय समितीने असा निष्कर्ष काढला की, महापालिकेस योग्य तांत्रिक कौशल्य, सल्ला प्रदान करु शकले नाही. एरेशन व इतर तांत्रिक गोष्टींबाबत सल्ला दिला नाही. बिड पॅरामिटर्स जे त्यांनी ठरवले त्यामुळे निविदा अप्रतिसादात्मक झाल्या. असे ८ मुद्दे या ३ सदस्यीय समितीने काढले, असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले.

ज्यांनी पेमेंट केले त्यांच्या लक्षात हे मुद्दे का आले नाही? असे समितीने विचारले असता, हा मुद्दा शासनाला मान्य आहे. आताच्या आयुक्तांकडून चौकशी करून अहवाल सादर करु, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले. चौकशी करण्यास किती कालावधी लागेल? असे समितीने विचारले असता, ६ महिने लागतील, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले. एवढा कालावधी कशाला लागेल? हे सर्व बघण्यामध्ये महापालिका कमी पडली. त्यांनी सरसकट पेमेंट केले. त्रुटी बघण्याचे काम जो करतो त्यांनीच हे सर्व बघणे आवश्यक होते. मात्र त्यांनी न पाहिल्यामुळे १४१.७८ कोटी रुपये निष्फळ गेले आहेत. आपल्या ऑब्जर्व्हेशनमध्ये आले आहे की, पीएमसीने चुका केल्या आहेत. त्यावर लक्ष न देणाऱ्या दोषी अधिकाऱ्यांवर एक महिन्याच्या आत चौकशी करून कारवाई करावी. जबाबदारी निश्चित करून एक महिन्यात कळवावे, असे समितीने सूचित केले असता, हे एक महिन्यात होणार नाही. सहा महिन्याचा कालावधी लागेल. त्यांच्यावर चार्जेस निश्चित करावे लागतील, असे विभागीय प्रतिनिधीला सांगितले.

चुकीचे काम झाल्याचे आपण मान्य केले आहे. आपल्याला केवळ नावेच निश्चित करायची आहेत. आपण नावे द्या नंतर बघू, असे मत समितीने व्यक्त केले असता, त्यांना संधी द्यावी लागेल, असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले.

दुसरा असा विषय आहे की, सीपीसीबीचे नवे नॉर्म्स आले आहेत, त्याप्रमाणे एमसीजीएमने काय कारवाई केली आहे तसेच डब्ल्यूटीएफच्या कामाची सद्यःस्थिती काय आहे, कोठे जागेचा अभाव आहे? अशी समितीने विचारणा केली असता, एसटीपीचे डिटेल्स आपल्याला अतिरिक्त आयुक्त सांगतील. बीओडी व टीएसएसचे नॉम्स होते. मुंबईच्या बाबतीत प्रदीर्घ बॅटल सुरू असल्याचे आपल्याला दिसून येते. सन २०१७ मध्ये सीपीसीबी ने बीओडी २० व टीएसएस ५० चे नॉर्म्स केले होते. त्या बाबत कोर्ट केस झाली. पहिल्यांदा लोक एनजीटीमध्ये गेले. एनजीटीने सन २०१७ चे सीपीसीबीचे सर्क्युलर सेट असाईड केले. त्यांनी नवीन नॉर्म्स बीओडी १० व टीएसएस २० असे नॉर्म्स केले. सध्या हे प्रकरण सर्वोच्च न्यायालयात आहे. एनजीटीने जे नवीन नॉर्म्स सांगितले आहेत त्यानुसार पर्यावरण विभागाला सुधारित परिपत्रक काढावे लागेल किंवा सर्वोच्च न्यायालयात जाऊन सन २०१७ चे जुने नॉर्म्स कायम करावे लागेल, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

ते वारंवार नॉर्म्स बदलतात व त्यामुळे आपल्याला वारंवार पुन्हा तिच प्रक्रिया करावी लागते. आपला हा प्रकल्प जोपर्यंत पूर्ण होत नाही तोपर्यंत तुम्हालाही सी.पी.सी.बी. नुसार नॉर्म्स बदलता येतील, असे मत समितीने व्यक्त केले असता, आमचे टेंडर फायनल झाले आहेत. ए-पॅकेट, बी-पॅकेट, टेक्निकल, असे सर्व टेंडर्स ओपन करून झाले आहेत. आम्ही डिसेंबर, २०१८ मध्ये फायनान्शिअल टेंडर ओपन करणार होतो परंतु त्याच वेळी एन.जी.टी. कडून स्टे आला. सदर स्टे आपण चॅलेंज केला. त्या अनुषंगाने एन.जी.टी. ने तीन तज्ञांची समिती नियुक्त केली. ज्यामध्ये आयआयटी-कानपूर, आयआयटी-खरगपूर, सेंट्रल पोल्युशन कंट्रोल बोर्ड यांचे सदस्य घेण्यात आले. सदर समितीला अहवाल सादर करण्यासाठी एक महिन्याचा कालावधी देण्यात आला. त्यानुसार समितीने चांगला व सकारात्मक अहवाल दिला परंतु एन.जी.टी. ने सदर अहवाल देखील स्विकारला नाही. त्यांनी वेगळेच नॉर्म्स जाहीर केले. एन्व्हायरोनमेंट, फॉरेस्ट ॲण्ड क्लायमेट चेंज मंत्रालयाने सर्व प्रोसेस करून ठरविलेले नॉर्म्स एन.जी.टी.ने सेट असाईड केले. त्याला आपण सर्वोच्च न्यायालयामध्ये आव्हान दिले, असे विभागीय प्रतिनिधीनी विदित केले.

याला केंद्र सरकारने आव्हान दिले नाही का? असे समितीने विचारले असता, नाही. त्यांना आपण तशी विनंती केली होती. खरे तर केंद्र सरकारचे देखील सर्व प्रकल्प या नॉर्म्समुळे बंद झाले आहेत. गंगा नदी स्वच्छता योजनेवर देखील याचा परिणाम झालेला आहे, असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले.

याविरोधात एन.जी.टी. मध्ये कोण गेले आहे? असे समितीने विचारले असता, श्री. नितीन देशपांडे हे एका एन.जी.ओ. मार्फत गेले आहेत. याची सद्यःस्थिती अवगत करण्यास सूचित केले असता, आपण सर्वोच्च न्यायालयामध्ये गेलो. माननीय सर्वोच्च न्यायालयाकडून आपल्याला पार्शियल रिलिफ मिळाला आहे. सर्वोच्च न्यायालयाने आपल्याला टेंडरचे सी-पॅकेट उघडण्यासाठी परवानगी दिलेली आहे. सर्वोच्च न्यायालय जे काही स्टॅण्डर्ड ठरवेल ते कंत्राटदाराला मान्य असेल तर त्यांच्याकडून तसे लेखी घेऊन आपण सी-पॅकेट उघडणार आहोत. तसे आपण सर्व कंत्राटदारांना कळविले आहे. बहुतेक कंत्राटदार आपल्याला लिहून देत आहेत की, माननीय सर्वोच्च न्यायालय जो काही निर्णय देईल किंवा जे काही स्टॅण्डर्ड ठरवेल त्याप्रमाणे आम्ही कोणतीही अतिरिक्त कॉस्ट न आकारता काम करण्यास तयार आहोत. त्याप्रमाणे आज लेखी घेऊन पुढील एक-दोन दिवसांमध्ये फायनान्शिअल टेंडर ओपन करु, असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले.

कुलाबा येथील प्लांटची सद्यस्थिती काय आहे? असे समितीने विचारले असता, कुलाबा येथील प्लांटचे काम सुरू असून ते ऑक्टोबर महिन्यामध्ये पूर्ण होईल, असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले. मालाड येथील काम का केले जात नाही? असे समितीने विचारले असता, मालाड येथील कामाचे देखील आता टेंडर काढणार आहोत. तेथे ३५ हेक्टर मँग्रूव्हची जागा भारत सरकारकडून मिळणे बाकी होती. आता सदर प्रक्रिया अंतिम स्टेजला आली आहे, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

इतर प्रक्रिया केंद्रांचे टेंडर देखील यामुळे अडकून पडलेले आहेत. मालाडनंतर दुसऱ्या एखाद्या ठिकाणी प्रपोज केले आहे की सर्व मालाड येथेच आणणार आहात? गोराई येथील जागा तुमच्याच ताब्यात आहे. तेथे कित्येक हेक्टर जागा आहे. मुंबई महानगरपालिकेकडे कसलेही नियोजन नाही. दहिसर-बोरीवलीची लोकसंख्या आजघडीला सुमारे १७ ते २० लाखांपर्यंत आहे. २० लाख लोकांचा मल आपण मालाडपर्यंत आणणार आहात. कांदिवलीच्या बाबतीत समजू शकतो कारण तेथे जागा नाही. आपण भविष्याचे प्लॅनिंग केले पाहिजे. तिकडे मुंबईची आणखी वाढ होणार आहे. ४ व ५ एफ.एस.आय., फंजिबल एफ.एस.आय. नुसार रिडेव्हलपमेंटचे सर्वाधिक प्रकल्प कांदिवली, बोरीवली, मालाड व दहिसरला आहेत. आपण या सर्व बाबींचा कधी तरी विचार करा. तुमच्याकडे असलेल्या जागेला लागूनच या लाईन्स जात आहेत. तेथे आपल्याला केवळ डिस्चार्ज स्टेशन उभे करावे लागेल, असे मत समितीने व्यक्त केले असता, समितीने केलेल्या सूचनेबाबत उचित कार्यवाही करु, असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले.

परिच्छेद क्र. ४.३.९.१ : प्रक्रिया न केलेल्या सांडपाण्याचा समुद्रात केला जाणारा मोठ्या प्रमाणातील विसर्ग :

सदर परिच्छेदामध्ये महालेखाकारांनी प्रक्रिया न केलेल्या सांडपाण्याबाबतचा मुद्दा उपस्थित केलेला आहे. बृहन्मुंबई महानगरपालिकेमध्ये सुमारे २१०० एम.एल.डी. सांडपाणी निर्माण होते. त्यापैकी १२८५ एम.एल.डी. सांडपाणी वाहून नेण्यासाठी नेटवर्क आहे. जेव्हा सर्व एस.टी.पी. पूर्ण होतील तेव्हा १२८५ एम.एल.डी. सांडपाणी प्रक्रिया करून समुद्रात सोडले जाईल. ९०५ एम.एल.डी. सांडपाणी अनकॅप्चर्ड होते. त्याबाबत बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने चांगले नियोजन केले आहे, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

एकूण पाणीपुरवठ्याच्या सुमारे ८० टक्के सांडपाणी तयार होते. १२८५ एम.एल.डी. सांडपाण्याचे मलनिःसारण जाळयांमार्फत कलेक्शन होते. उर्वरित ९०५ एम.एल.डी. सांडपाण्यापैकी १५८ एम.एल.डी. सांडपाण्याचे प्रायव्हेट ऑर्गनायझेशन्स, सेमी गव्हर्नमेंट, गव्हर्नमेंट ऑर्गनायझेशनच्या माध्यमातून एस.टी.पी. दाखल केले आहेत. हे गेल्यानंतर ७४७ एम.एल.डी. सांडपाणी उरते. त्यापैकी मिठी नदीवरील २८५ एम.एल.डी. सांडपाण्याचे नियोजन केले आहे. दहीसर नदीवरील १७ एम.एल.डी. सांडपाण्याचे नियोजन केले आहे. तसेच पोईसर नदीमधील ६७ एम.एल.डी. चे प्लॅनिंग केले आहे. वालभट आणि ओशिवरा यांचे ५६ एम.एल.डी. सांडपाण्याचे नियोजन केले आहे. मिठी नदीवरील काम सुरू असून दहीसरसाठी देखील टेंडर मागविण्यात आले आहेत. पोईसर येथील टेंडरची स्क्रुटिनी सुरू आहे, असे विभागीय प्रतिनिधींनी अवगत केले.

आणखी किती एम.एल.डी. सांडपाण्याचे नियोजन बाकी आहे? असे समितीने विचारले असता, केवळ २०० एम.एल.डी. सांडपाण्याचे नियोजन बाकी आहे व यापैकी बहुतेक क्षेत्र स्लम पॉकेटमधील आहे, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

असे असले तरीही नियोजन करावेच लागेल. कारण आपण समुद्र चांगला करून प्रदूषण संपवायला निघालो आहोत. त्यामुळे उर्वरित २०० एम.एल.डी. सांडपाण्याचे नियोजन कसे व कधी करणार आहात? कुठून पाणी जात आहे हे आम्हाला माहितीच नाही, असे आपण लिहिले आहे. २३३.११ एम.एल.डी. सांडपाणी हे मुंबई महानगरपालिकेला माहिती नसलेल्या विविध ठिकाणांहून सोडले जात आहे, असे विभागाने लेखी उत्तरामध्ये सांगितले आहे. महापालिका क्षेत्रातील ही गोष्ट आपणास माहिती नाही, असे आपण कसे म्हणू शकता? असे समितीने विचारले असता, हे स्लम पॉकेटस् आहेत, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

आपण सांगितले की, ५ एस.टी.पी. कमी केले आहेत. आता अंतिमतः जे नियोजन करण्यात आलेले आहे त्यामध्ये या सर्व बाबींची आपण काळजी घेतली आहे का? असे समितीने विचारले असता, सर्व गोष्टींची काळजी घेतली आहे. परंतु स्लम एरियामध्ये आता नेटवर्क टाकून काहीही उपयोग होणार नाही, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

आता उपयोग होत नसेल परंतु जेव्हा केव्हा स्लम रिडेव्हलप होईल तेव्हा त्याचा लोड झेपण्याची क्षमता आपल्या आताच्या प्लॅनमध्ये आहे का? असे समितीने विचारले असता, होय, आताच्या प्लॅनप्रमाणे क्षमता आहे. आपण सन २०५० पर्यंतचे नियोजन केले आहे, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

महापालिकेची खरी अडचण अशी आहे की, डोंगराळ भागामध्ये उंचीवर झोपडपट्ट्या वसलेल्या आहेत परंतु महापालिकेचे मलनिःसारण जाळे मात्र खालील भागात आहे. त्यामुळे जोपर्यंत डेव्हलपमेंट होत नाही तोपर्यंत ही अडचण अशीच राहणार आहे. एस.आर.ए. चे नियोजन करीत असतानाच सांडपाण्याचे देखील नियोजन केले पाहिजे. अल्प मुदतीच्या निविदा मागण्यात आल्या असल्याचे आपण सांगितले आहे. त्याबाबतच्या कार्यवाहीची माहिती द्यावी, असे समितीने सूचित केले असता, मिठी नदीवरील शॉर्ट टर्मचे सर्व टेंडर काढले असून कामे सुरू आहेत. लाँग टर्म फेज-१ मधील ८ एम.एल.डी. च्या एस.टी.पी.-१ चे काम सुरू झाले आहे. तसेच फेज-२ व फेज-३ चे देखील टेंडर लवकरच काढत आहोत, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

परिच्छेद क्र. ४.३.९.२ : भांडूप, घाटकोपर आणि वर्सोवा येथील WWTFs च्या पायाभूत सुविधांचा अल्प वापर :

सध्या महापालिकेकडे वेस्ट वॉटर ट्रिटमेंट फॅसिलिटीद्वारे प्रायमरी ट्रिटमेंट केली जाते. ही सर्व वेस्ट वॉटर ट्रिटमेंट फॅसिलिटी एस.टी.पी. मध्ये कन्व्हर्ट होईल व टर्शरी ट्रिटमेंट ऑफ सीवरेज होईल. सध्याची वेस्ट वॉटर ट्रिटमेंट फॅसिलिटीची व्यवस्था ही इंटेरिम आहे. यामध्ये महापालिकेने असे सादर केले आहे की, सद्यःस्थितीत उपलब्ध aerators चा वापर करून एमपीसीबीच्या विहित मानकांची पूर्तता करून मलजलाचा विसर्ग केला जातो, असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

aerators देखील बंद असल्याचे सांगितले आहे, असे समितीने विचारले असता, ते दुरुस्त केले जातात, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले. किती aerators बंद आहेत व किती सुरू आहेत ते सांगावे, असे समितीने विचारले असता, एम.पी.सी.बी.कडून प्रत्येक महिन्याला

आउटकमची तपासणी केली जाते. प्रायमरी ट्रीटमेंटचे ५०:५० टक्क्याचे नॉर्म्स मीट होतात असा एम.पी.सी.बी. चा रिपोर्ट आहे, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

वॉटर डिस्चार्जिंग वॉटर्सचे कन्टेन्टस् व प्रकिया याबाबतचे नॉर्म्स तीन-चार वेळा बदलण्यात आले आहेत. त्यामुळे तयार झालेली यंत्रणा देखील महापालिकेला वापरता आली नाही, असे मत समितीने व्यक्त केले असता, भांडूप व घाटकोपर या दोन ठिकाणी मल जल प्रक्रिया केंद्र आहेत. पैकी भांडूप येथे १२ व घाटकोपर येथे ११ aerators सुस्थितीत असून सुरू आहेत. त्यांच्या माध्यमातून एम.पी.सी.बी. च्या मानकांची पूर्तता होते, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

वर्सोवा येथील केंद्राची सद्यःस्थिती अवगत करण्यास सूचित केले असता, वर्सोवा येथे ५२ aerators सुरू आहेत. या ५२ aerators च्या माध्यमातून आपण ५० : ५० च्या मानकांची पूर्तता करतो, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

परिच्छेद क्र.४.३.९.३ : कुलाबा WWTF च्या निविदा अंतिमिकरणातील विलंब :

सदर परिच्छेदाबाबत अतिरिक्त अवगत करत असताना कुलाबा येथील WWTF बांधण्याची प्रदीर्घ काळ लांबलेली प्रक्रिया आता पूर्णत्वाकडे येत आहे, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले. कुलाबा WWTF साठी मे, २०११ मध्ये पहिली निविदा काढून डिसेंबर, २०१३ मध्ये रद्द करण्यात आली. ऑगस्ट, २०१५ मध्ये पुन्हा निविदा काढण्यात आली व जुलै, २०१६ पर्यंत त्याची प्रक्रिया पूर्ण करण्यात आली नाही, असा महालेखाकारांचा आक्षेप असून त्याची कारणे समितीला समजली पाहिजेत, असे समितीने सूचित केले असता, सन २०११ मध्ये काढण्यात आलेल्या निविदेतील सर्वच निविदाकार नॉन-रिस्पॉन्सिव्ह निघाले. आपण आता पी.एम.सी. ची देखील चर्चा केली. मॅक डर्मटच्या रिपोर्टमध्ये देखील हाच मुद्दा आला होता की, त्यांनी असे पी.क्यू. दिले की सर्वच नॉन-रिस्पॉन्सिव्ह निघाले. सन २०१४ मध्ये दुसऱ्यांदा ज्यावेळी निविदा काढण्यात आली त्यावेळी सर्वच निविदा २५ ते ३० टक्क्यांनी जास्त आल्या, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

सन २०११ मध्ये निविदा काढण्यात आल्या व त्यावेळचे सर्वच निविदाकार नॉन-रिस्पॉन्सिव्ह निघाले असे आपण सांगितले. परंतु सदर निविदा सन २०१३ मध्ये रद्द करण्यात आल्या. यासाठी २ वर्षांचा कालावधी लागला. याबाबत निर्णय घेण्यासाठी दोन वर्षांचा कालावधी लागणे हे प्रगत राज्य आणि प्रगत महानगरपालिकेचे लक्षण नाही, असे मत समितीने व्यक्त केले असता, सन २०१४ मध्ये दुसऱ्यांदा निविदा काढण्यात आल्या, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

महानगरपालिकेकडे राज्य सरकारप्रमाणे निधी कमी होता, असेही काही कारण नाही. झोपडपट्टीमध्ये वास्तव्य करणाऱ्या लोकांकडून देखील १०० टक्के सीवरेज चार्जेस घेतले जातात. असे असताना अडीच-अडीच वर्षांचा कालावधी एक निर्णय घेण्यासाठी जात असेल व त्याला कोणीच जबाबदार नसेल केवळ नाही म्हणण्यासाठी अडीच वर्षे का लागले, हा खरा समितीचा प्रश्न आहे. हे काम कनिष्ठ अभियंता, कार्यकारी अभियंता किंवा इतर खालील अधिकाऱ्यांचे नाही. हे काम चीफ इंजिनिअर यांचेपासून अतिरिक्त आयुक्त यांच्यापर्यंतच्या समितीचे आहे. या समितीने अडीच वर्षे संबंधितांना नकार का कळविला नाही, यामध्ये नेमके काय निगोसिएशन्स सुरू होते, त्यांच्याकडून काय सवलत हवी होती? याचा काहीतरी पत्रव्यवहार किंवा कारण असेल, त्याबाबत समितीला अवगत करावे असे समितीने सूचित केले असता, सन २०११ मध्ये टेंडर मागविले नव्हते तर रिक्वेस्ट फॉर प्रपोजल मागविले होते. त्याला खूप अल्प प्रतिसाद मिळाला. केवळ ३ लोकांनी टेंडर भरले, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

सन २०११ मध्ये अल्प प्रतिसाद मिळाला असताना ते टेंडर रद्द करण्यासाठी अडीच वर्षांचा कालावधी का लागला? तब्बल अडीच वर्षे एवढे काय ब्रेनस्टॉर्मिंग सेशन सुरू होते? असे समितीने विचारले असता, या बाबतची सविस्तर लेखी माहिती एजी यांना सादर करण्यात येईल, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

२०१५ मध्ये निविदा काढण्यात आल्यानंतर सन २०१६ पर्यंत त्या पूर्ण झालेल्या नाहीत असे महालेखाकार यांचे म्हणणे आहे. अडीच वर्षात कमी प्रमाणात पार्टीसिपेंट आले ते एलिजिबल नव्हते. म्हणून निविदा प्रक्रिया रद्द करण्यात आली. २०११ ची निविदा प्रक्रिया डिसेंबर पर्यंत पूर्ण झाली नाही. याबाबत जे अधिकारी जबाबदार आहेत त्यांच्यावर ठपका ठेऊन तशी नोंद समितीच्या अहवालात घ्यावी. ही कामे फक्त कनिष्ठ अधिकाऱ्यांची नसून वरिष्ठ अधिकारी देखील यास जबाबदार असावेत. यासाठी जबाबदार असणाऱ्या अधिकाऱ्यांची नावे समितीला देण्यात यावी. The Committee will then recommend to take action against them. सन २०१५ ऑगस्ट अखेरची निविदा जुलै २०१६ पर्यंत का पूर्ण झाली नाही याबाबत देखील समितीला माहिती सादर करावी. एका वर्षात निविदा प्रक्रिया का पूर्ण झाली नाही. हा संपूर्ण प्रोजेक्ट डिले झालेला आहे. या प्रोजेक्टची किंमत किती वाढली आहे. सन २०१०-११ मध्ये इस्टीमेट करण्यात आले होते ती किंमत किती

होती व आज त्या प्रोजेक्टची किंमत किती आहे. प्राईज एस्केलेशन यामध्ये पाहण्यात यावे. सन २०११ मध्ये प्रोजेक्टची किंमत किती होती व सन २०१६ मध्ये त्या प्रोजेक्टची किंमत किती झाली हे समितीला सांगावे, असे समितीने सूचित केले असता, याबाबत समितीला लेखी माहिती सादर करण्यात येईल, असे विभागीय प्रतिनिधीनी सांगितले.

प्रत्यक्षात किंमत किती होती त्याबाबत अवगत करण्यास सूचित केले असता, सन २०११ मध्ये ३१६ कोटी रुपये किंमत होती व सन २०१५ मध्ये ३०० कोटी रुपये त्या प्रकल्पाची किंमत होती, असे विभागीय प्रतिनिधीनी विदित केले. सन २०१५ मध्ये ती किंमत कमी झाली आहे. हा पहिला प्रोजेक्ट आहे की, सन २०११ मध्ये त्या प्रोजेक्टची किंमत ३१६ कोटी रुपये होती. सर्व बाबी वाढून देखील २०१६ मध्ये त्या प्रोजेक्टची किंमत ३०० कोटी रुपये झालेली आहे. १६ कोटी रुपयांची किंमत कमी झालेली आहे. एक्सलेशन कमी झाले आहे. सन २०११ चे इस्टीमेट व २०१६ चे इस्टीमेट सारखे आले. डीएसआर वाढल्यानंतर इस्टीमेट सारखे आले हा संशोधनाचा विषय आहे, असे मत समितीने व्यक्त केले असता, सन २०११ मध्ये डिझाईन बिल्ड आणि ऑपरेट या तत्वावर टेंडर काढले होते. दुसरे टेंडर देखील डिझाईन बिल्ड आणि ऑपरेट याच तत्वावर काढण्यात आल्यामुळे हे बघावे लागेल की, डिझाईनमध्ये काही तफावत होती काय? सन २०११ च्या तुलनेत २०१५ चे दर हे सर्व साधारणपणे आपल्या अनुभवानुसार वाढीव होतात कारण शेड्यूल ऑफ रेट वाढलेला असतो. या केसमध्ये रेट कोणत्या कारणाने कमी झाले आहेत. मोअर एफिशिएंट डिझाईन २०१५ मध्ये झाली आहे काय? सन २०११ मध्ये जे डिझाईन केले होते त्यावर बीएमसीनेच ठपका ठेवला आहे हे बीएमसीचे स्वतःचे निष्कर्ष आहेत. त्यामुळे २०१५ मध्ये मोअर एफिशिएंट डिझाईन झाले की, नेमके काय झाले हे पाहणे आवश्यक आहे, असे विभागीय सचिवांनी विदित केले.

सन २०११ च्या प्रोजेक्टमध्ये कोणत्या बाबी होत्या व २०१५ मध्ये कोणत्या बाबी नव्हत्या त्यामुळे किंमत वाढली नाही याचा विचार करून एक महिन्यात माहिती सादर करावी, असे समितीने सूचित केले असता, यासंदर्भातील सविस्तर माहिती समितीला सादर करण्यात येईल, असे विभागीय सचिवांनी आश्वासित केले.

यासाठी जे अधिकारी जबाबदार असतील त्यांची नावे समितीला कळविण्यात यावीत. त्यांच्यावर समिती कारवाई प्रस्तावित करणार आहे तसेच कुलाबा येथील प्रोजेक्ट केव्हा पूर्ण होणार आहे, असे समितीने विचारले असता, ऑक्टोबर, २०१९ मध्ये कुलाबा येथील प्रोजेक्ट पूर्ण होणार आहे, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

परिच्छेद क्र. ४.३.९.४- प्रक्रियेत सांडपाण्याचे पुनर्चक्रीकरण व पुनर्वापर करण्यातील अपयश :

सदर परिच्छेदाबाबत महालेखाकार यांचा आक्षेप असा होता की, बाणगंगा प्रक्रिया केंद्रात छोटा एसटीपी बांधला व त्या पाण्याचा पुनर्वापर करायचा होता ते झाले नव्हते. छोट्या एसटीपीद्वारे जे पाणी रियूज होते ते राजभवन येथील बाग, बगिच्या व इतर नॉन पोटेबल वापराकरिता दिले जाते, असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

परिच्छेद क्र. ४.३.१० - झोपडपट्टी स्वच्छता आराखड्याची निकृष्ट अंमलबजावणी :

सदर परिच्छेद शौचालयासंदर्भात आहे. मानांकनानुसार प्रति माणसी एक शौचालय पाहिजे. त्यानुसार महालेखाकार यांनी हा आक्षेप काढलेला आहे. मुंबईत शौचालयाबाबत डेफिसिट आहे. महालेखाकार यांच्या आक्षेपानंतर मुंबई महानगरपालिकेने ८ हजार शौचालयांची बांधकामे पूर्ण केली आहेत. तूर्त मुंबई महानगरपालिकेने २२ हजार शौचालय सीटस् चे बांधकाम सुरू करण्यात आले आहे, असे विभागीय सचिवांनी अवगत केले.

एका टायलेटला किती सिटस् आहेत, असे समितीने विचारले असता, जशी जागा मिळेल त्यानुसार ती बांधण्यात येत आहेत, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले. सीएसआर रकमेतून शौचालये बांधण्यात येतात त्यावेळी महानगरपालिकेचे अधिकारी व महानगरपालिकेचे कंत्राटदार त्यांना अतिशय त्रास देतात. सहा महिने त्यांना काम सुरू करण्याची परवानगी मिळत नाही. जे बेजबाबदार अधिकारी आहेत त्यांना चांगला धडा शिकविला पाहिजे. हिंदुस्थान युनिलिवर अशा कंपन्या सीएसआर फंड देतात तरी हे अधिकारी त्यांना बांधकामाची परवानगी सहा महिने देत नाही. फाईव्ह स्टार किंवा सेव्हन स्टार टायलेट बांधली जातात. अधिकारी व कंत्राटदार सांगतात की, येथे तुम्ही एकही पैसा खर्च करु नका. मुंबईत किती टायलेट पाहिजे यांचे असेसमेंट करण्यात आले आहे काय? असे समितीने विचारले असता, स्वच्छ भारत अभियान अंतर्गत शौचालय बांधकामे सुरू आहेत. असेसमेंट करण्यात आले आहे, त्यानंतर २२,७७४ शौचालयांची आवश्यक आहे असे मुंबई महानगरपालिकेच्या निदर्शनास आले. शौचालये बांधकामाचे नियोजन करण्यात आले आहे. ही कामे सुरू झाली आहेत, असे विभागीय सचिवांनी सांगितले.

मुंबई महानगरपालिकेने मॉनेटरिंग व कंट्रोलिंगसाठी कोणती सिस्टीम डेव्हलप केली अपार्ट फॉर्म पीएमसी, असे समितीने विचारले असता, प्रोजेक्ट इम्प्लिमेटेशन युनिट स्थापन करण्यात आले आहे, डीएमसी स्तरावर व इंजिनिअरिंग स्तरावर १ ते १५ दिवस व माझ्या स्तरावर माझ्या अध्यक्षतेखाली कमिटी स्थापन करण्यात आली आहे. आता मॉनिटरिंग सुरू करण्यात आले आहे, अपार्ट फॉर्म पीएमसी, असे विभागीय प्रतिनिधींनी सांगितले.

अभिप्राय व शिफारशी :

परिच्छेद क्रमांक ४.३ "बृहन्मुंबई महानगरपालिका मलनि:सारण व्यवस्थापन"

परिच्छेद क्रमांक ४.३.६ "वित्तीय स्थिती"

<u>अभिप्राय</u>

३.१ बृहन्मुंबई महानगरपालिकेची अथसंकल्पीय तरतूद आणि कद्र शासन व राज्य शासनाकडून बृहन्मुंबई महानगरपालिका मलनि:सारण योजनेचे काम JNNURM अंतगत प्राप्त झालेला निधी यामधून कामे पार पाडली गेली. वष २०१० ते २०१६ दरम्यान भांडवली कामांसाठी निधीचे वाटप आणि वापर पाहता वष २०१० ते २०१६ दरम्यान भांडवली कामांच्या अंमलबजावणीसाठी तीन विभागांकरीता रु.१,८८९.५९ कोटी निधी उपलब्ध होता त्यापैको रु.१,१२६.२७ कोटी रुपये वापरले गेले. ह्यामध्ये (JNNURM अंतगत) कद्र शासनाचे रु.५०.२५ कोटी आणि राज्य शासनाचे रु.३५.२१ कोटी अनुदान समाविष्ट होते.

भांडूप WWTF साठी रु.३६५.४४ कोटीचा तपशिलवार प्रकल्प अहवाल (DPR) सुद्धा कद्र शासनाने मंजुर केला होता. (२०१०). निविदा अंतिमीकरणानंतर कद्र शासनाचा हिस्सा मुक्त करावयाचा होता. JNNURM च्या funding pattern प्रमाणे, बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने रु.१८२.७२ कोटी (५० टक्के) हिस्सा द्यावयाचा होता. कद्र शासनाचा हिस्सा रु.१२७.९० कोटी (३५ टक्के) आणि राज्य शासनाचा हिस्सा रु.५४.८२ कोटी (१५ टक्के) होता. तथापि, बृहन्मुंबई महानगरपालिका भांडूप येथील WWTF ची निविदा अंतिम करु शकले नाही आणि म्हणून कद्र सरकारने निधी मुक्त केला नाही. परिणामस्वरुप, माच २०१६ मध्ये बृहन्मुंबई महानगरपालिका, कद्र आणि राज्य शासनाकडून रु.१८२.७२ कोटी मिळवू शकले नाही असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

भांडूप WWTF च्या कामासाठी डीपीआर मागविलेला होता मात्र निविदा अंतिम केल्या गेल्या नसल्यामुळे JNNURM निधीतून काम करता आले नाही. आता महानगरपालिकेच्या निधीतून भांडूप WWTF चे काम करण्यात येणार असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस सांगितले. वष २०२५ पयतच्या कालावधीसाठी तयार केलेली आरेखन मयादा (design horizon), मुंबई शहरातील लोकसंख्या वाढीचा कल आणि मुंबईला वेढणाऱ्या समुद्राच्या पाण्याची गुणवत्ता ह्यांना अनुसरून मलनिःसारण व्यवस्थापन प्रणालीच्या क्षमता वृद्धीसाठी बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने एक बृहत आराखडा तयार केला (२००२) जेणेकरून जीवनमानाचा एकंदर दजा उंचावेल. बृहत आराखडा अहवालात (२००२) प्रस्तावित केल्यानुसार एकूण सांडपाण्याचे संकलन, वहन आणि प्रक्रिया करण्यासाठी तिन्ही विभागांनी वष २०२५ पयत पाच टप्प्यांत रू. ५,५७०.४० कोटी (२००१ ची किंमत) किंमतीची भांडवली कामे पूण करावयाची होती. सव प्रस्तावित कामांचे कायान्वयन MPCB, CPCB आणि पयावरण व वन मंत्रालय (MoEF), कद्र शासन या संबंधित प्राधिका-यांकडून मान्यता व मंजुरी प्राप्त करून आणि जमिनीच्या उपलब्धतेनुसार करावयाचे होते. परंतु, बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने डिसबर, २००५ मध्ये जवाहरलाल नेहरू नगरोत्थान अभियानाची (JNNURM) सुरूवात होईपयत निधीच्या अनुपलब्धतेमुळे, बृहत आराखडयाची अंमलबजावणी केली नव्हती. त्यानंतर MoEF आणि कद्र शासनाच्या JNNURM कक्षाने बृहन्मुंबई महानगरपालिकेला सांडपाण्याचे ठिकठिकाणी संकलन, वहन आणि प्रक्रियेची व्यवस्था करण्याविषयी सुचविले (२००७-०८), अशाप्रकारे, बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने पाचही टप्प्यातून सुसाध्य (feasible) कामे कायान्वयनासाठी निवडली परंतु, बृहत आराखडयाची टप्प्याटप्प्याने अंमलबजावणी केली नाही.

<u>शिफारशी</u>

३.२ (१) मुंबई महानगरपालिका ही आशिया खंडातील पहिल्या क्रमांकाची महानगरपालिका असून एका छोट्या राज्याचे जितके बजेट असेल, ते या मुंबई महानगरपालिकेचे आहे. असे असताना मुंबईत सांडपाणी व्यवस्थापन व मलनि:सारण यंत्रणा अतिशय कमकुवत असल्याचे आक्षेप महालेखाकारांनी सदरहं परिच्छेदात नमूद केले आहेत. महानगरपालिका नागरीकांकडून मोठ्या प्रमाणात वॉटर व सिव्हरेज चाजस वसुल करते. पण त्या तुलनेने हव्या त्या सुविधा नागरीकांना देण्यात येत नाहीत. मुंबई शहराला प्रतिदिन ३८५० द.श.ल.लि. इतका पाणी पुरवठा होत असून त्यातील २१४६ द.श.ल.लि. सांडपाणी तयार होते. त्यातील फक्त १०९८ द.श.ल.लि. पाण्यावर प्रक्रिया केली जाते व १०४८ द.श.ल.लि. सांडपाणी कोणतीही प्रक्रिया न करता थेट समुद्रात सोडले जाते. मोठ्या प्रमाणात शहरात झोपडपट्ट्या व अतिक्रमित घरे असल्यामुळे व तेथे सिव्हरेज लाईन देखील टाकणे शक्य नाही. बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने २००२ मध्ये तिन्ही विभागाकरिता सन २०२५ पयतचा पाच टप्प्यांतील रु.५५७०.४० कोटी किंमतीचा (२००१ च्या दरानुसार) बृहत आराखडा तयार केला होता. तथापि, पयावरण आणि वने मंत्रालय व जवाहरलाल नेहरु राष्ट्रीय नगरोत्थान अभियानाने (JNNURM) सुचवल्याप्रमाणे त्या त्या क्षेत्रात तयार झालेल्या सांडपाण्याचे संकलन, वहन आणि प्रक्रियेकरीता मुद्देसूद उपाययोजना करण्याकरीता बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने सुसाध्य कामांच्या अंमलबजावणीकरीता निवड केली. त्याअनुषंगाने शहरात मोठ्या प्रमाणात जलनि:सारण वाहिन्यांची कामे व एस.टी.पी. प्रकल्पाची कामे सुरु करण्यात आली असून ती वेळेत पुण न करता अमयाद कालावधीपासून ती प्रलंबित आहेत. सन २००३ नंतर मुंबई शहरात एकही सिव्हरेज ट्रीटमट प्लॅन्ट उभारण्यात आला नाही. शहरातील अद्यापही १७ टक्के भागात सिव्हरेज लाईन टाकलेली नाही, ही निश्चितच चिंतेची बाब आहे.

उपरोक्त संपुण परिस्थिती पाहता मुंबईसारख्या आथिक राजधानीच्या शहराची दुरावस्था व गंभीर परिस्थिती निश्चितच लक्षात येवू शकते. महालेखाकारांनी सदरहं परिच्छेदात मुंबई महानगरपालिकेतील मलनि:सारण व्यवस्थापनासाठीचे भांडवली अंदाजपत्रक व खच याचा सन २०१०-११ ते २०१५-१६ या आथिक वषाचा नमूद केलेला तुलनात्मक तपशिल पाहिला असता आथिक तरतूदीपेक्षा सातत्याने खच कमी झाल्याचे व मोठ्या प्रमाणात बचत झाल्याचे दिसून येते. मुंबईसारख्या शहरात इतक्या मोठ्या प्रमाणात पायाभूत सुविधांची असलेली आवश्यकता पाहता प्राप्त निधी अखचित राहणे हे निश्चितच गंभीर व नियोजनाचा अभाव दशविणारे आहे. या बचतीमागील कारणे समितीने विचारली असता प्रक्रियीत सांडपाण्याची विल्हेवाट लावण्यासाठीची मानके/प्रमाणके आणि प्राप्त होणाऱ्या पाण्याच्या /समुद्राच्या पाण्याच्या दजाचे प्रमाणकाचे नियंत्रण, जल (प्रतिबंध आणि प्रदूषण नियंत्रण) अधिनियम,१९७४, पयावरण (संरक्षण) अधिनियम,१९८६ नुसार केले आहे. महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळ (MPCB) आणि कद्रीय प्रदूषण नियंत्रण मंडळ (CPCB) ही प्राधिकरणे आहेत जी बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने अनुसरण्याची प्रक्रियेची प्रमाणके निश्चित करण्याचे काम करतात. MPCB च्या प्रमाणकानुसार प्रक्रियीत सांडपाण्यातील BOD/SS यांची पातळी १००/१०० mg/I पेक्षा जास्त नसावी आणि परिशिष्ट ४.५ मध्ये दशविलेल्या खारे पाणी - II च्या प्रमाणकानुसार समुद्रात येणा-या प्रक्रिया केलेल्या सांडपाण्यात विरघळलेला ऑक्सिजन (DO) हा ३.५ mg/I पेक्षा कमी नसावा आणि BOD पातळी ३ mg/I पेक्षा जास्त नसावी. मलनि:सारण प्रक्रिया सुविधेतील सवात महत्वाचा मापदंड म्हणजे BOD आणि SS ची पातळी (जानेवारी २०११ मध्ये) MPCB ने बदलून ती १००/१००mg/I वरुन २०/३० mg/I अशी केली. हे मापदंड इतर प्रक्रिया मापदंडासह पुन्हा एकदा अतिशय कठोर करत एप्रिल २०१५ मध्ये १०/२० mg/I आणि ऑक्टोबर २०१५ मध्ये १०/१० mg/I करण्यात आले. ही

मानके वेळोवेळी व निकषांमध्ये बदल होत गेल्यामुळे डिझाईन अंतिम होऊ शकल्या नाही व ही बचत झाली आहे. त्यामुळेच एस.टी.पी. करण्यास वेळ लागला. त्यानंतर दि.१३.१०.२०१७ रोजी यासंदभातील मानके अंतिम करण्यात आली. ज्याला पुन्हा नॅशनल ग्रीन ट्रॅब्युनलने दि.२१.१२.२०१८ रोजी स्थगिती दिली. त्यामुळे जवळजवळ ६ ठिकाणचे एस.टी.पी. प्लॅन्टच्या निविदा अंतिम होवू शकल्या नाहीत. एन.जी.टी.च्या या स्थगितीमुळे संपूण देशात ही कामे प्रभावित झालेली असल्यामुळे ही स्थगिती उठविण्याबाबत कद्र शासनाला पत्राद्वारे विनंती करण्यात आली आहे. सर्वाच्च न्यायालयात हे प्रकरण आता प्रलंबित असून न्यायालयाने त्यांच्या अंतरिम आदेशान्वये न्यायालयाच्या निणयाच्या अधिन राहंन व न्यायालय जी मानके निश्चित करेल त्यानुसार काम करण्याची तयारी ठेवण्याच्या अटी व मान्यतेवर ही निविदा प्रक्रिया पुढे नेणेबाबत परवानगी देण्यात आली आहे. त्यामुळे आता पुढील प्रक्रिया आता सुरु झाल्याचे समितीस सांगण्यात आले. त्याचप्रमाणे शहरात एका ठिकाणी एस.टी.पी. प्लॅन्ट तयार करावयाचा झाल्यास ही प्रक्रिया अत्यंत वेळखाऊ व क्लिष्ट असून तांत्रिकदृष्ट्या सखोल अभ्यास करुनच हे डिझाइन करावे लागते. डिझाइन तयार करावयास जवळजवळ ६ महिने लागत असून निविदा काढून काम पुण करण्यास पुढील साडेचार ते पाच वष लागतात असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस सांगितले.

उपरोक्तपणे वस्तुस्थिती असली तरीही या संपुण प्रक्रियेमध्ये महानगरपालिकेला JNNURM अंतगत प्राप्त झालेला निधी मात्र परत गेला, हे देखील नाकारता येणार नाही व आता ही सव कामे मुंबई महानगरपालिकेला स्वत:च्या निधीमधून करणे क्रमप्राप्त ठरले. मुंबई शहरात मुळात एस.टी.पी. तयार करताना पुरेशा जागेचा अभाव, मलनि:सारण प्रक्रिया कद्रांच्या प्रस्तावित जागेवर असलेली खारफुटी, वन व पयावरण तसेच सागरी नियंत्रण विभागाच्या मान्यता, स्विकृत करावयाच्या तंत्रज्ञानाची निश्चिती न होणे आणि समुद्रात किंवा खाडीत सोडावयाच्या प्रक्रिया केलेल्या मलजलामधील प्रमाणित घटक या सव अडचणी देखील आहेत. अशा सगळ्या अडचणीतून माग काढून प्राप्त निधी वेळेत खच होणे हे तितके सोपे नव्हते हे समितीस मान्य आहे. परंतु ते अशक्य देखील नव्हते. योग्य नियोजनाने हा विषय महानगरपालिकेला हाताळता आला असता. अत: शासनाने व महानगरपालिकेने हा एन.जी.टी.ची स्थगिती तातडीने उठविण्याबाबत वरिष्ठ स्तरावरुन प्रयत्न करावेत व शहरातील सव एस.टी.पी.ची कामे पुण करुन पुण क्षमतेने त्याचा वापर करण्यात यावा व भविष्यात प्राप्त निधीचे योग्य नियोजन करावे व अशा आक्षेपांची पुनरावृत्ती टाळावी व यासंदभात केलेल्या कायवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

३.३ (२) मुंबई शहराला प्रतिदिन होणाऱ्या पाण्याचा पुरवठा, त्यातून निमाण होणारे सांडपाणी, पाण्याची बचत, पाण्याची गळती, पाण्याचा अनधिकृत वापर इत्यादी अनेक बाबी पाहता महानगरपालिकेकडे येणाऱ्या पाण्याचे ऑडीट करण्याची कोणतीही व्यवस्था उपलब्ध नाही. महानगरपालिकेने या पाण्याचे लेखापरिक्षण (Audit) करण्याबाबतची व्यवस्था निमाण करावी व पाण्याचे लेखापरिक्षण करावे व यासंदभात केलेल्या कायवाहीची माहिती समितीस ३ महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्रमांक ४.३.७ "मलनि:सारण प्रकल्प विभागातफ निष्पादित कामे"

<u>अभिप्राय</u>

३.४ विद्यमान मलप्रणाली क्षेत्रात नवीन मलनि:सारण वाहिन्या टाकणे तसेच बांधणे, अस्तित्वात असलेल्या मलनि:सारण वाहिन्यांचा आकार मोठा करणे, एकाकी (isolated) क्षेत्रामध्ये मलनि:सारण वाहिन्या टाकणे आणि निमाण होत असलेल्या ठिकाणाहन सांडपाणी एकत्रीकरण करण्यात सुधारणा करण्यासाठी झोपडपट्टी स्वच्छता कायक्रमांतगत

झोपडपट्ट्यांमध्ये मलनि:सारण वाहिन्या टाकणे यासाठी बृहन्मुंबई महानगरपालिकेचा मलनि:सारण प्रकल्प (SP) विभाग जबाबदार असतो.

झोपडपट्टी स्वच्छता कायक्रमांतगत SP विभागाने संपूण शहरातील सांडपाण्याच्या एकत्रीकरणासाठी बृहत आराखड्यानुसार SP विभागाने ६० कि.मी. च्या नवीन मलनि:सारण वाहिन्या बांधणे, ११० कि.मी. च्या अस्तित्त्वात असलेल्या मलनि:सारण वाहिन्यांचा आकार मोठा करणे (रु.४४२.३८ कोटी), एकाकी क्षेत्रात (३५.५२ चौ.कि.मी.) नवीन मलनि:सारण वाहिन्या टाकणे आणि ३०३ चौ.कि.मी. च्या झोपडपट्टी क्षेत्रात मलनि:सारण वाहिन्या बांधणे (रु.४७६.३९ कोटी) ही कामे करायची होती. झोपडपट्टी स्वच्छता कायक्रमाची दोन मुख्य उद्दिष्ट्ये होती जसे की, SP विभागाद्वारे झोपडपट्ट्यांमधील शौचालयांना मलनि:सारण वाहिन्यांना जोडणे आणि MSDP विभागाद्वारे शौचालयांचे बांधकाम करणे, प्रस्तावित कामांपैकी साध्य कामांच्या अंमलबजावणीचा तपशील पाहता जुलै, २०१६ अखेरीस SP विभागाने मलनि:सारण प्रणाली अस्तित्त्वात असलेल्या क्षेत्रात नवीन मलनि:सारण वाहिन्या (१३.०१ कि.मी.) टाकण्याची १२ कामे आणि अस्तित्त्वात असलेल्या (३६.८० कि.मी.) मलनि:सारण वाहिन्या मोठ्या करण्याची ३२ कामे यासाठी अनुक्रमे रु.२०.१९ कोटी आणि रु.२४५.६६ कोटी खच केले. बृहत आराखड्यानुसार ३५.५२ चौ.कि.मी. एकाकी क्षेत्रात मलनि:सारण वाहिन्या टाकण्याचे काम प्रस्तावित केले होते, ज्यापैकी, SP विभागाने ८.१९ चौ.कि.मी. क्षेत्र व्याप्त, [illegible] कि.मी. च्या मलनि:सारण वाहिन्या टाकण्याची [illegible] SP [illegible]

शिफारस

३.५ सदरह परिच्छेदात महालेखाकारांनी मलनि:सारण प्रकल्प विभागातफ निष्पादित कामे यासंदभात आक्षेप नोंदविलेले आहेत. नविन गटारे व गटारांचे आकारमान वाढविण्याच्या एकूण १६६ कामांचे लक्ष्य होते. परंतु २०१६ पयत केवळ ४४ कामे पूण होऊ शकली व २२ कामे प्रगतीपथावर असून या कामाची सद्य:स्थिती काय अशी समितीने विचारणा केली असता नवीन सिव्हर लाईनच्या एकूण ६५ प्रस्तावित कामांची लांबी ५९.७० कि.मी. होती. तसेच अस्तित्वात असलेल्या सिव्हरेज लाईनचा आकार वाढविण्याच्या एकूण १०१ प्रस्तावित कामांची लांबी ११३.८२ कि.मी. होती. नवीन सिव्हरेज लाईनची २५ कामे भौतिकदृष्ट्या पुण झाली असून त्याची लांबी २५.५९ कि.मी. आहे. नवीन सिव्हर लाईनची १३ कि.मी. लांबीची १२ कामे झाली असून अस्तित्वात असलेल्या गटारांचा आकार वाढविण्याची ३२ कामे पुण झाली असून त्याची लांबी ३६.८० कि.मी इतकी असून अशाप्रकारे एकूण ४४ कामे पूण झाली असून त्यांची लांबी ४९.८१ कि.मी. आहे असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस सांगितले. पहिले ही कामे करताना जुन्या काळातील यंत्रसामुग्रीचा वापर होत असल्यामुळे कामांना फार कालावधी लागत होता. परंतु आता अत्याधुनिक यंत्रसामुग्री असताना देखील विभागाला तेवढाच वेळ लागत असेल तर ते योग्य नाही. अडीच ते तीन वषाचा कालावधी १३ कि.मी. लांबीचे काम पूण करण्यासाठी लागला. मुंबई शहराची भौगोलिक परिस्थिती पाहता महानगरपालिकेने या कामाकडे वेळेच्या नियोजनासंदभात देखील लक्ष दिले तर यातील खच देखील कमी होईल व काम देखील लवकर पूण होईल असे समितीचे स्पष्ट मत आहे. आजही विकसित असलेल्या १७ टक्के भागात सिव्हरेज लाईन उपलब्ध नाही. तसेच झोपडपट्टी परिसरात सिव्हरेज लाईन टाकण्यास आजही फारच अडचणी आहेत. लोकवापरात असलेला वहिवाटीचा रस्ता महानगरपालिकेच्या रस्त्याला मिळत असेल तर त्या रस्त्याचे काम, नविन सावजनिक रस्त्याचे काम ही सव कामे करताना सद्य:स्थितीत अस्तित्वात असलेल्या कायद्यातील तरतूदींमुळे कामाची अंमलबजावणी करण्यास अनेक अडचणी समोर येतात. ब्रिटीशांच्या काळापासून चालत आलेल्या या तरतूदींन्वये ही कामे करण्यात येते. वास्तविकत: या सव तरतूदींमध्ये सुधारणा करणे त्या अद्ययावत करणे

आवश्यक आहे. शासन व महानगरपालिकेने मलनि:सारण सारख्या कामाला आवश्यक तितके प्राधान्य दिले नाही ही वस्तुस्थिती आहे. यात अधिक गंभीर बाब म्हणजे निधीची कोणतीही अडचण नसताना ही कामे होत नाहीत. ही सर्व प्रलंबित कामे कालबद्ध [illegible]द्धतीने करण्याची नितांत आवश्यकता असून ती तातडीने पुण [illegible]

परिच्छेद क्रमांक [illegible] "कंत्राटदारांना अयोग्य [illegible]"

[illegible]

(i) [illegible] **बोगदा कामांतील जॅकींग आणि रेस्क्यू** [illegible]

[illegible]

[illegible] (Micro Tunneling Boring Machine) [illegible] SP [illegible] MTBM [illegible] बाबींपैकी एक होते. MTBM [illegible], विविध घटकांचा प्रती मीटर दर जसे की, MTBM [illegible], [illegible] Snappers [illegible] Cutters, Jacking [illegible] Rescue (J/R) [illegible].

चुकीची अंदाजपत्रके, अंमलबजावणी न केलेल्या कामासाठी प्रदान आणि फुगवलेल्या दरांची स्वीकृती [illegible] मध्ये कंत्राटदारांना रु.[illegible] कोटींचा गैरवाजवी फायदा देण्यात आला.

MTBM [illegible] SP [illegible] मीटसच्या [illegible] J/R [illegible] प्रत्यक्ष [illegible] मीटसच्या [illegible] J/R [illegible] मंजूर आराखडयापेक्षा अदाजपत्रकातील J/R [illegible] SP [illegible] खड्डयांची प्रत्यक्ष [illegible] J/R [illegible] प्रत्यक्ष सख्येऐवजी अंदाजपत्रकाप्रमाणे प्रदान केल्या[illegible] सहा चालू स्थितीतील कामांवर कंत्राटदाराला रु.[illegible] कोटींचे अतिरिक्त प्र[illegible] [illegible]कारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

प्रस्तुत कामाच्या निविदा या सक्षम अधिका-[illegible] (Rate Analysis) [illegible] (Bill of Quantity) [illegible] Bill of Quantity [illegible], '[illegible]' [illegible] वतमानपत्रांमध्ये जाहिरात प्रकाशीत करुन तसेच निविदा सूचना महानगरपालिकेच्या संकेत स्थळावर प्रसारीत करुन [illegible], कद्र सरकार किंवा कद्र आणि राज्य शा[illegible] मधील नमूद केलेल्या किमान अहंता प्राप्त निविदाकारांकडून निदशित दिनांकास प्राप्त होतील अश्या रीतीने राष्ट्रीय ई-निविदा मागविण्यात आल्या. [illegible], ब व क उघडण्यात आले व विहीत पध्दतीने त्यामधील कागदपत्रांची छा[illegible] केल्यानतर प्रतीसादात्मक निविदाकारांचे देकारांची तुलना करण्यात आली व त्या तुलनेमध्ये लघुत्तम देकार असलेल्या [illegible] काम करुन घेण्या[illegible] मधील तरतुदी प्रमाणे स्थायी समीतीची मंजुरी प्राप्त करुन कायादेश देण्यात आले. [illegible] असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस सांगितले.

[illegible]

[illegible].[illegible] **महालेखाकारांनी सदरहू परिच्छेदात कंत्राटदारांना अयोग्य [illegible] यासंदभात आक्षेप नोंदविलेले आहेत. कंत्राटदारास कामाच्या तुलनेत जास्तीच्या रकमेचे प्रदान झाल्याचे सदरहू परिच्छेदात दिसून येते. जॅकींग आणि रेस्क्युपिट अंदाजपत्रकामध्ये [illegible] रेस्क्युपिट करण्याची गरज भासली. करा[illegible] अशाप्रकारची कामे महानगरपालिकेच्या स्तरावरुन त्या काळात नव्याने सुरु झाल्यामुळे व या कामांच्या संदभात प्रशिक्षित अधिकारी/कमचारी वग देखील महानगरपालिकेत उपलब्ध नसल्यामुळे परिपुण आराखडे त्यावेळेस तयार होवू शकले नाहीत असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर विदित केले. असे असले तरीही जर कंत्राट करारात प्रत्यक्ष झालेल्या कामावर देयकाचे प्रदान करण्याची तरतूद असता[illegible] अंमलबजावणी होणे निश्चितच अभिप्रेत होते. परंतु कंत्राटदाराला मात्र [illegible] पीटची अतिरिक्त रक्कम देण्यात आली. करारातील अटी शर्तीनुसार हे सुस्पष्ट आहे की, जरी आराखड्यात [illegible] देयक देणे क्रमप्राप्त होते.**

[illegible] **त्यानुसार कंत्राटदारास अतिरिक्त रकमेचे प्रदान झाल्याचे महानगरपालिकेने मान्य केले. तसेच जितक्या पीटचे काम कंत्राटदाराकडून करण्यात आले त्यासाठी [illegible] करण्यात येईल असे समितीसमोर आश्वासित करण्यात आले. सदरहू वसुलपात्र रकमेची निश्चिती करुन त्यास [illegible] रु.[illegible] कोटी इतकी रक्कम व[illegible] अत: ही रक्कम तात्काळ कंत्राटदाराकडून वसुल करण्यात यावी व सदरहू प्रकरणी अतिरिक्त रकमेच्या प्रदानाबाबत संबंधित अधिकारी/कमचाऱ्यांवर कडक कारवाई करण्यात यावी व यासंदभात केलेल्या [illegible]**

(ii) [illegible] (Auxiliary Machines) [illegible]

[illegible]

[illegible].[illegible] SP [illegible] MTBM [illegible] (Micro-19) [illegible], MTBM [illegible] बाबींच्या [illegible] SP [illegible] पूरक यंत्रांच्या [illegible], SP [illegible] रु.[illegible] सवलतींवर कंत्राटदाराला काम [illegible]

कंत्राटदाराने सादर केलेल्या [illegible] परिनिरीक्षणानंतर [illegible] रु.[illegible]/- [illegible] खरेदी पावतीप्रमाणे पूरक यंत्रांचा दर रु.[illegible] प्रति रनिंग मीटर होता. कंत्राटदाराने दिलेली सवलत विचारात घेता, [illegible] (मीटस) रु.[illegible] अतिरिक्त [illegible] MTBM [illegible] मीटसची मलनि:सारण वाहिनी टाकण्याच[illegible] रु.[illegible] कोटीचे अतिरिक्त प्र[illegible] असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात [illegible]

[illegible] सालच्या दरसुची प्रमाणे तयार करण्यात आले आहे व सदर कामास स्थायी [illegible]. [illegible] रोजी मंजुरी प्राप्त झाली आहे. [illegible] दरपत्रीका निश्चित करण्याचे काम देण्यात आले होते व सदर कंपनीने तयार करण्यात आलेली दरपत्रिका दि.[illegible] [illegible]. सदर दरपत्रकाचा विचार करता विषयांकीत कंत्राटातील मुख्य कामे जसे मायक्रोटनलिंग आणि [illegible] %[illegible], [illegible], [illegible] जागेवरील भौतिक स्थिती व कंत्राटाचा कालावधी [illegible] ([illegible]) [illegible] प्रत्यक्षात नवीन दरपत्रीकेप्रमाणे उणे [illegible]% [illegible] विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर विदित [illegible]

[illegible]

[illegible] **महालेखाकारांनी सदरहू परिच्छेदात [illegible] (Auxiliary Machines) [illegible] यासंदर्भात आक्षेप नोंदविलेले आहेत. प्रथमत: विभागाने या आक्षेपांशी असहमती दर्शविली, त्यावर महालेखाकारांनी त्यांना विभागाकडून उपलब्ध झालेल्या कागदपत्रांच्याआधारे हे आक्षेप नोंदविल्याचे समितीस सांगितले. यावर समितीने सदरहू परिच्छेदाची छाननी करताना यासंदर्भाती[illegible] अधिकची कागदपत्रे विभागाकडे उपलब्ध असल्यास महालेखाकारांमार्फत त्याची छाननी करुन घेण्याबाबत सूचित केले. त्याअनुषंगाने पूरक यंत्राची यादी जी लेखापरिक्षणाच्या वेळेस दाखविण्यात आली नव्हती, ती नंतर दाखविण्यात आली. त्याअनुषंगाने अतिरिक्त इनवॉयसेस देखील दाखविण्या[illegible] महालेखाकारांनी नोंदविलेल्या आक्षेपांचे निरसन होते व ही वस्तुस्थिती महालेखाकारांनी समितीसमोर मान्य केली. वास्तविक महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदवितानाच प्रस्तावित परिच्छेदाच्या अनुषंगाने जो काही खुलासा [illegible]. [illegible] त्याकडे दुर्लक्ष केल्यामुळे हे आक्षेप नोंदविण्यात आले. विभागाने अशा बाबींची पुनरावृत्ती टाळावी व महालेखाकारांनी नोंदविलेले आक्षेपांची वेळीच दखल घेवून भविष्यात अशा आक्षेपांची पुनरावृत्ती टाळावी [illegible]**

(iii) [illegible] MTBM [illegible] **चुकोच्या** [illegible]

[illegible]

[illegible] (boring) [illegible] MTBM [illegible] J/R [illegible] MTBM [illegible] MTBM द्वारे पूर्ण केलेल्या बाबींच्या [illegible] पयत हयामुळे कंत्राटदाराला रु.[illegible] कोटींचे अतिरिक्त [illegible] असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

[illegible]

[illegible] **महालेखाकारांनी सदरहू परिच्छेदात [illegible] MTBM [illegible] यासंदर्भात आक्षेप नोंदविलेले आहेत. सदरहू परिच्छेदात ओपन कट पध्दतीने खड्डे खोदलेले असताना मायक्रो टनेलींग मशीनने ते खोदल्याचे दर्शवून कंत्राटदाराला रु.[illegible] अतिरिक्त प्रदान झाल्याचे आक्षेप सदरहू परिच्छेदात नोंदविण्यात आलेले [illegible]**

नोंदविलेले आक्षेप मान्य केले. मात्र सदरहू आक्षेपातील वसुलपात्र रकमेशी विभागाने असहमती दशवून ही वसुलपात्र रक्कम रु.[illegible] कोटी इतकी असल्याचे प्रस्तावित केले. ज्यास महालेखाकारांनी देखील मान्यता दिली. अत: ही संपुण रक्कम तातडीने वसुल करण्यात यावी व यामध्ये दोषी अधिकारी/कमचाऱ्यांवर कडक [illegible] व यासंदभात केलेल्या कायवाहीची माहिती समितीस [illegible]

परिच्छेद क्रमांक [illegible] "क्रि[illegible] रु.[illegible]"

[illegible]

[illegible] SP [illegible] (trenchless) तंत्रज्ञानाने (सूक्ष्म [illegible]) [illegible]. SP [illegible] पट्ट्यांमध्ये [illegible] आराखडयातील प्रस्ता[illegible]. रु.[illegible] खचून टाकण्या[illegible] downstream [illegible], अस्तित्वात असलेल्या [illegible] मुळे व भूतांत्रिक आकडेवारी विचारात न घेता केल्या[illegible] रु.[illegible] असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे [illegible] (MMRDA) [illegible] रस्त्याच्या [illegible] असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस सांगितले.

[illegible]

[illegible] **सदरहू परिच्छेदात महालेखाकारांनी नोंदविलेले आक्षेप अत्यंत महत्वाचे व गंभीर असून क्रियान्वित न केलेल्या कामांमध्ये रु.**[illegible] **रु.**[illegible] **कोटी खच करुनही SP विभाग ही कामे कायान्वित करु शकले नाही.** [illegible] **काम करीत होती, त्याचवेळी टभे ब्रीजच्या अप व डाऊन स्ट्रीपचे काम सुरु होते व एमएमआरडीएने तेथे काही पाईल्स टाकले होते. हे पाईलींगचे काम अत्यंत क्लिष्ट असल्यामुळे महानगरपालिकेला त्यांचे काम करता** [illegible] **महिन्यात हे काम पुण करण्यात येईल असे समितीसमोर विभागीय प्रतिनिधींनी आश्वासित केले. अत: तातडीने हे काम पुण करण्यात यावे व भविष्यात अशापध्दतीने करावयाच्या कामांसंदभात संबंधित प्राधिकरणांसोबत योग्य तो समन्वय ठेवूनच कामाचे नियोजन करावे व अशा आक्षेपांची पुनरावृत्ती टाळावी व** [illegible]

परिच्छेद क्रमांक [illegible] "[illegible]"

[illegible]

[illegible] (असून [illegible]), दहिसर (प) पयतची अस्तित्वा[illegible] त[illegible]चबरोबर माव रोड जंक्श[illegible] संपूण पट्ट्यांचे

कॉंक्रीटीकरण करण्या[illegible] MMRDA [illegible]. [illegible] MMRDA [illegible] महानगरपालिकेकडे संमती (नोव्ह[illegible]) [illegible]. [illegible], [illegible] MMRDA [illegible] ([illegible] [illegible]व्ह[illegible]) [illegible], [illegible]क्रीटीकरण करण्या[illegible] [illegible] मीटस रुंदीचा लवचिक फरसबंदी रस्ता (flexible pavement) [illegible], जेणेकरुन ओपन कट पध्द[illegible]. [illegible], [illegible] MMRDA बरोबर प्रकरणाचा पाठपुरावा करण्या[illegible] प्र[illegible] [illegible], MMRDA [illegible]क्रीटीकरण केले. मूलतः ओपन कट पध्द[illegible] SP [illegible] रु.[illegible] रु.[illegible] [illegible] रु.[illegible] मीटसच्या [illegible] महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

MMRDA [illegible] महानगरपालिकेला सूचना न देता संपूर्ण पट्टयालगत [illegible]क्री[illegible] शासनाने सांगितले. परंतु ही वस्तुस्थिती नाही. कारण, MMRDA ने पुरेशी जागा रस्त्या[illegible], [illegible]स्त[illegible]क्रीटीकरण होणार हे माहित असून[illegible]. [illegible]प्र[illegible] MMRDA [illegible] असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस सांगितले.

[illegible]

[illegible] महालेखाकारांनी सदरहू परिच्छेदात नोंदवि[illegible]क्षे[illegible] अपयश आल्याबाबतचे असून महानगरपालिकेने करावयाच्या नियोजनबध्द कामासंदभात निश्चितच दखलपात्र आहेत. मुंबई महानगरपालिकेला भूमीगत गटार बनवायचे असल्यामुळे त्यावरील रस्त्याचे काम [illegible] (Flexible pavement) [illegible] लेखी पत्राद्वारे कळविले असतानाही व त्यास एमएमआरडीएने मान्य केले असतानाही त्याठिकाणी रस्त्याचे कॉंक्रीटीकरण केल्यामुळे महानगरपालिकेला मायक्रोटनेलींग पध्दतीने काम करणे अनिवाय ठरले. परिणामी महानगरपालिकेला अतिरिक्त [illegible] निश्चितच समन्वयाचा अभाव दशविणारी असून महानगरपालिकेने लेखी स्वरुपात कळवून देखील एमएमआरडीएने रस्त्याचे सिमट कॉंक्रीटीकरण करणे ही बाब निश्चितच अयोग्य आहे. परंतु त्याचवेळी [illegible] मध्ये हे कळविल्यानंतर किती वष ही कामे प्रलंबित ठेवावीत यास देखील काही मयादा आहे. केवळ पत्राद्वारे कळविल्यामुळे महानगरपालिकेची जबाबदारी संपत नाही. कालबध्द पध्दतीने महानगरपालिकेने भूमीगत गटारांचे काम करणे आवश्यक व अभिप्रेत असताना वषानुवष ही कामे प्र[illegible] ठेवण्यात येते. त्यामुळे केवळ पत्राचा आधार घेवून महानगरपालिकेला ही जबाबदारी टाळता येणार नाही. त्याचवेळी एमएमआरडीएला हे काम थांबविण्याची आवश्यकता नव्हती तर केवळ फ्लेक्झीबल पेव्होमटद्वारे हे काम करावयाचे होते, ज्याचे पालन करण्यास एमएमआरडीएला कोणती[illegible]. [illegible] एकंदरीतच हे प्रकरण निश्चितच समन्वयाचा अभाव दशविणारे असून शासकीय निधी व मालमत्तेचा अपव्यय करणारे आहे. दोन्ही प्राधिकरणांमध्ये जर योग्य समन्वय ठेवण्यात आला असता तर निश्चितच विभागाला हा अतिरिक्त खच टाळता येणे शक्य होते.

[illegible]यासंदभात विस्तृत छाननी केली असता भविष्यात अशाप्रकारे समन्वयाचा अभाव राहू नये म्हणून एमएमआरडीएकडून प्रत्येक महिन्याला बृहन्मुंबई महानगरपालिका, रेल्वे यांच्या समवेत बैठका घेणेबाबत व योग्य तो समन्वय ठेवणेबाबत समितीसमोर विभागीय प्रतिनिधींनी मान्य केले. त्याची [illegible]

[illegible] **अशा आक्षेपांची पुनरावृत्ती टाळावी अशी समितीची शिफारस आहे.**

परिच्छेद क्रमांक [illegible] "[illegible]"

[illegible]

[illegible] MTBM [illegible]तीने पश्चिम उपनगरातल्या [illegible] RC [illegible] SP [illegible] (रु.[illegible]) रु.[illegible]. [illegible] पयत वैध होता. कागदपत्रांची पडताळणी करण्या[illegible] SP विभागाने कंत्राटदाराला त्याच[illegible] पयत वाढवण्या[illegible]. [illegible] SP [illegible] मुदतीतही कंत्राटदाराला कंत्राट देण्या[illegible] SP [illegible] SP [illegible] रु.[illegible] (रु.[illegible]) [illegible] SP [illegible] रु.[illegible] असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहे[illegible].

[illegible], [illegible] विविध कागदपत्रांची तपासणी करण्या[illegible] [illegible]मुळे बोली प्रक्रिया रद्द केली गेली आणि [illegible]. [illegible] प्रक्रि[illegible]

[illegible]

[illegible] **महालेखाकारांनी सदरहू परिच्छेदात नोंदविलेले आक्षेप हे अत्यंत गंभीर असून निविदा अंतिम करण्यात झालेल्या विलंबामुळे निविदा किंमतीमध्ये रु.**[illegible] MTBM [illegible] **व मलनि:सारण वाहिन्या टाकणे या कामाच्या ग्लोबल निविदा मागविण्यात आल्या असता प्राप्त निविदांची संपुण छाननी करुन तांत्रिक व आथिक निविदा उघडण्यात आली. यामध्ये एल -** [illegible] **मलेशियन असल्यामुळे त्यांच्या कागदपत्रांची छाननी करणेकरिता लागलेल्या अमयाद विलंबामुळे व त्यामुळे निविदा प्रक्रियेसाठी ठरवून दिलेला कालावधी संपल्यामुळे ही निविदा रद्द करुन पुन्हा नव्याने निविदा काढण्यात आली जी रु.**[illegible]**जूर करण्यात आली. निविदेची छाननी करण्यासाठी तब्बल साडे सहा महिन्यांचा कालावधी मिळाला असतानाही कागदपत्रांची छाननी विभागाला या कालावधीत करता न येणे ही बाब अतिशय गंभीर व अनियोजनबध्द आहे. ज्यावेळी ग्लोबल निविदा मागविण्यात येते त्यावेळी जगाच्या पातळीवरील कोणतीही कंपनी यात भाग घेवू शकते. अशा परिस्थितीत जागतिक स्वरुपावर अशा निविदांची छाननी करण्यासाठी निश्चित कायपध्दती, नियोजन, आधुनिक व अद्ययावत कायप्रणाली महानगरपालिकेकडे अस्तित्वात असणे आवश्यक होते. जागतिक पातळीवरील निविदाकारांच्या कागदपत्रांची** [illegible] **कोणतीही शास्त्रशुध्द व्यवस्था वा यंत्रणा विभागाकडे अस्तित्वात असू नये ही देखील बाब** [illegible] **संगणकोकरणाच्या आधुनिक युगात तसेच त्या देशातील भारतीय दूतावासासोबत योग्य नियंत्र**[illegible] **ठेवला असता तर ही कागदपत्रांची छाननी तातडीने करणे निश्चितच शक्य होते. या प्रकरणी प्रत्येक स्तरावर महानगरपालिकेअंतगत केलेल्या कायवाहीची तारीखनिहाय माहिती समितीला पाठविण्याबाबत निदेशीत** [illegible] **समिती याबाबत तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे व या प्रकरणी जबाबदार अधिकाऱ्यांविरुध्द विभागाने कडक कारवाई करावी व यासंदभात विलंबाला जबाबदार अधिकाऱ्यांची नावे समितीने मागितल्यावरही अद्यापपयत**

देण्यात आली नाही त्या अधिकाऱ्यांची [illegible] **महिन्यात देण्यात** [illegible]

परिच्छेद क्रमांक [illegible] "[illegible] प्र[illegible]"

[illegible]

[illegible] SO [illegible] (Extrapolation) [illegible] रु.[illegible] SO [illegible] रु.[illegible], [illegible]

[illegible] SO [illegible] रु.[illegible] रु.[illegible]

एचली ८२३-११अ

[illegible] लांबीच्या मलनिःसारण वाहिन्यांचे [illegible] प्र[illegible] मध्ये मेसस जी.के.डब्लु. कन्सल[illegible]स या सल्लागारांमाफत केलेल्या मलनिःसारण वाहिन्यांच्या तपासणी व स्थिती अवलोकन सवक्षण अहवालाच्या निष्कषाच्या आधारे प्रस्तावित केले आहे. सदर सल्लागारांनी एकुण [illegible] मलनिःसारण वाहिन्यांपैको [illegible] लांबीच्या मलनिःसारण वाहिन्यांचे तपासणी व स्थिती अवलोकनाचे सवक्षण केले होते आणि या सवक्षण अहवालानुसार एकुण [illegible] वाहिन्या पुनवसनासाठी प्रस्ताविल्या होत्या. या निष्कषाच्या आधारे विभागीय मलनिःसारण वाहिन्यांच्या लांबीच्या [illegible] (Extrapolation) [illegible] वाहिन्यांची तपासणी व स्थिती अवलोकन करुन, येणाऱ्[illegible] सवक्षण अहवालाच्या निष्कषाच्या [illegible]

तदनंतर, मेसस एम. डब्ल्यु. एच. कन्सल[illegible] कि.मी. लांबीच्या मलनिःसारण वाहिन्यांचे स्थिती अवलोकनाचे सवक्षण करण्यात आले, ज्यामध्ये सल्लागारांनी [illegible]सन प्रस्ताविले होते. उर्वरित [illegible] लांबीच्या जुन्या मलनिःसारण वाहिन्यांची तपासणी व स्थिती अवलोकन करण्यात आले. या सवक्षण अहवालानुसार एकुण [illegible] लांबीच्या जीण मलनिःसारण वाहिन्या पुनवसनासाठी प्रस्ताविल्या [illegible] प्र[illegible] कि.मी. मलनिःसारण वाहिन्यांचे स्थिती अवलोकनाचे सवक्षण करण्यात [illegible] कि.मी. लांबीच्या मलनिःसारण वाहिन्याचे पु[illegible]सन प्रस्ताविले गेले. त्यातील [illegible] लांबीच्या जीर्ण मलनिःसारण वाहिन्यांचे चरविरहित तंत्रज्ञानाने तसेच [illegible] स्थानिक दुरुस्ती तंत्रज्ञानाने पुनवसन करण्याची कामे सन [illegible] पयत विविध कंत्राटाद्वारे पूण झालेली आहेत. सद्य:स्थितीत [illegible] मलनिःसारण वाहिन्यांच्या पुनवसनाची कामे हाती घेण्यात आलेली आहेत. उपरोक्त प्रमाणे कालबद्ध पद्धतीने

मलनिःसारण वाहिन्यांच्या पुनवसनाची कामे [illegible] पयत पूण करण्याचे नियोजिले आहे [illegible]

[illegible]

[illegible] लेखाकारांनी नोंदविलेले आक्षेप हे गंभीर स्वरुपाचे असून मलनि:सारण प्रचालन विभागाने अंमलबजावणी केलेल्या कामासंदभात आहेत. [illegible] त्याअंतगत [illegible], WWTFs [illegible] प्रक्रीया [illegible] प्रक्रीया [illegible] / [illegible] (SO) [illegible] कद्र [illegible] MSDP [illegible] SO [illegible] आलेल्या पट्टयांचे पु[illegible]

[illegible] वषाहून अधिक काळापासून कायान्वित आहे. सन [illegible] बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने बृहन्मुंबई परिमंडळासाठी बनविलेल्या पहिल्या मलनिःसारण बृहत आराखडयानुसार मुंबईच्या विद्यमान मलनिःसारण पायाभूत सुविधा विकसित [illegible]

[illegible] प्रमुख मलजल प्रक्रिया कद्रांच्या दर्जोन्नतीचे प्रकल्प बराच [illegible], मलनिःसारण प्रक्रिया कद्रांच्या प्रस्तावित जागेवर असलेली खारफुटी, [illegible] पयावरण तसेच सागरी नियंत्रण विभागाच्या मान्यता, स्विकृत करावयाच्या तंत्रज्ञानाची निश्चिती न होणे आणि समुद्रात किंवा खाडीत सोडावयाच्या प्रक्रिया केलेल्या मलजलामधील प्रमाणित घटक [illegible] प्रलंबित होते. सदर प्रलंबित समस्यांचे बहतांशी निवारण करण्यात येऊन कामांची गती वाढवली आहे. यामध्ये विशिष्ट निवडक तंत्रज्ञानाऐवजी खुले तंत्रज्ञान (Open Technology) [illegible] (Deliverable) [illegible] कद्रीत केले असून कद्रीय व महाराष्ट्र प्रदुषण नियंत्रण मंडळ यांची [illegible]द असतील असे ठरविले आहे. त्याचप्रमाणे, द्वितीय स्तरावर प्रक्रिया केलेले मलजल सागरी पातमुखे व वातीत तलाव यांच्याद्वारे समुद्रात व खाडीत सोडणे व टप्प्याटप्प्याने मागणीनु[illegible] स्तरावर प्रक्रिया करून ते पिण्याव्यतिरिक्त इतर उपयोगासाठी वापरण्याचे प्रस्तावित आहे. अशाप्रकारे सव प्रकल्प कार्यान्वित झाल्यानंतर प्रक्रिया केलेले [illegible] असे पाणी टप्प्याटप्प्याने उपलब्ध होऊ [illegible].

[illegible].मी. लांबीच्या जुन्या मलनि:सारण वाहिन्यांचे पुनवसन करणे बृहत आराखड्यात अंदाजित केले. परंतु प्रत्यक्षात सव्ह केला असता लक्षात आले को, केवळ [illegible] वाहिन्यांचे पुनवसन करणे आवश्यक होते. त्यातील [illegible] कि.मी. लांबीचे असून त्याची अंदाजित रक्कम रु.[illegible] कि.मी. चे असून त्याची किंमत रु.[illegible] रु.[illegible] कि.मी लांबीचे असून त्याची किंमत रु.[illegible] रोजी कायादेश देण्यात आले असून ही कामे सुरु असून ती पुढील [illegible] ती पुण होतील असेही समितीसमोर सांगण्यात आले. कामे जलदगतीने पुण होण्याच्यादृष्टीने योग्य नियोजन करणे आवश्यक असून खड्डा खोदल्यानंतर [illegible] ठेवणे आवश्यक आहे. त्याचप्रमाणे कंत्राटदाराचे मॉनेटरींग सुरु केले असून Project Monitering and

Implimentation [illegible] MCGM **यांच्या अध्यक्षतेखाली दरमहिन्यातून एकदा हा रिव्हयु घेण्यास सुरुवात करण्यात आली आहे. तसेच खोदल्यानंतर लवकरात लवकर कामे पुण करुन सदर कामे [illegible] वषात पुण होतील असेही समितीसमोर सांगण्यात आले. तसेच मालाडकरिता निविदा मागविण्यात आली आहे. पयावरण विभागाकडून परवानगी आल्यानंतर कद्र शासनाची परवानगी देखील मिळणार असल्यामुळे** [illegible] **पयत पुण होईल असेही समितीसमोर सांगण्यात आले.**

सदरहं कामे अत्यंत महत्वाची असून मुंबईमध्ये अस्तित्वात असलेल्या मलनि:सारण वाहिन्या ब्रिटीशकालिन असून त्याची अवस्था आता वाईट झालेली आहे. संपुण शहरातील या जुन्या वाहिन्या बदलून [illegible] **ने त्या टाकण्यासंदभात तसेच शहरात भविष्यात वाढणारी लोकसंख्या व शहरावर पडणारा भार लक्षात घेता या वाढीव क्षमतेच्या वाहिन्या तातडीने बसविणे ही काळाची गरज आहे. मुंबई शहराचे भौगोलिक स्वरुप पाहता हे काम वाहतूकोला कोणताही अडथळा न होता करणे अतिशय जिकिरीचे व आव्हा**[illegible] **याबाबत समितीचे दुमत नाही. परंतु तरीही अत्याधुनिक यंत्रसामुग्रीचा वापर करुन व कमीत कमी अडथळा निमाण करुन ही कामे कालबध्द पध्दतीने तातडीने पुण करावी व यासंदभात केलेल्या कायवाहीची माहिती** [illegible]

परिच्छेद क्रमांक [illegible] "[illegible]"

[illegible]

[illegible] SO [illegible] ([illegible]-[illegible]), [illegible] (GRP लाईनस) सहाय्याने पूनवसन कामांची अंमलबजावणी करण्या[illegible], [illegible] सहाय्याने काम पूण करण्या[illegible], [illegible] व कटस आणि ऑक्झिलरी [illegible] GRP [illegible]. [illegible] शर्तीप्रमाणे कंत्राटदाराने उद्धृ[illegible], [illegible] स्[illegible]करण मागवू शकत होते. बाबींचे अंतिम केलेले दर व केलेल्या [illegible]. [illegible] अखेरीस कंत्राटदाराला रु.[illegible] परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

[illegible] (SO4-09-T-3 [illegible] 07-T-1), [illegible] GRP लाईनस वापरण्या[illegible] GRP [illegible] RMT खरेदीसाठी कंत्राटदाराला रु.[illegible],[illegible] रु.[illegible],[illegible] प्रदान केले गेले. कामासाठी वापरलेल्या [illegible] (Tax Invoice) [illegible] GRP [illegible] RMT [illegible] रु.[illegible],[illegible] रु.[illegible],[illegible], GRP [illegible] दरांचा कंत्राटात समावेश केल्या[illegible] SO [illegible] ([illegible]-[illegible] अंतिम देयक प्रदान) रु.[illegible] कोटीचे अतिरिक्त प्रदान केले. केलेले अतिरिक्त प्रदान [illegible] SO [illegible] उद्धृत केलेल्या दरानुसार असून रु.[illegible].

[illegible] पाईप बस्टिंग मशिनचा कालावधी आणि मशिनचे आयुमान लक्षात घे[illegible] त्याप्रमाणात मशिनच्या [illegible] 18 [illegible] (SO4-10-T-3 [illegible] SO4-12-T-3) [illegible] एका प्रकरणात एका मशिनची त्याच[illegible] क्षमता असताना कंत्राटदाराला केवळ [illegible] मीटर साठी कायादेश देण्यात आला. दुसऱ्या [illegible] महिनेच कामावर नियुक्त केली होती तरीही कंत्राटदाराने योग्य प्रमाणात किंमत घेण्याऐवजी मशिनची पूण किंमत [illegible], [illegible]रु.[illegible] ([illegible]).

[illegible] ([illegible],[illegible]) [illegible] (excise invoice) [illegible] (fabrication charges) [illegible] आनुषंगिक भार त्यात समाविष्ट नव्हते. [illegible] आणि कंत्राटदाराच्या नफ्याचा हिस्सा गृहीत धरूनच त्यानंतर जादा प्रदा[illegible] सोपवण्याआधी तपशीलवार पुरवणी दर सूची मिळवणे आणि प्रदान करण्याआधी कंत्राटदाराच्या दाव्या [illegible] प्रत्यक्ष केलेले काम तपासून प्रमाणित करणे हे सुद्धा त्याने करावयाचे होते.

[illegible]

[illegible] सदरहू परिच्छेदात कंत्राटदारांना झालेल्या जादा प्रदानाबाबत महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदविलेले असून महानगरपालिकेने जी.आर.पी. लाईनचा विशिष्ट रेट ॲनॅलीसीस केला होता, जो चुकीचा असल्याचे महालेखापालांनी त्यांच्या आक्षेपात नमूद केले आहे. कंत्राटदाराच्या रेट ॲनॅलीसीसमध्ये धरण्यात [illegible] मॅन्युफॅक्चरींग व नॉन मॅन्युफॅक्चरींग अशा दोन्हींवर आकारल्यामुळे तो चुकीचा असल्याचे महानगरपालिकेने मान्यच केले. कामासंदभातील कायादेश जारी करताना त्यामध्ये काही बाबींचा तपशिल स्पष्टपणे नमूद नसतो. तसे तयार पाईप रस्त्यावर उतरविले असता तेथून गोडाऊन पयतचा [illegible] महानगरपालिकेला भागवावा लागतो. त्याकरिता लागलेल्या कामगारांच्या खचावर व्हॅट लागत नाही तर सर्व्हीस चाजस लागतात. याची सव गणना कंत्राटामध्ये केलेली असते. तसेच यातील दुसरी बाब ही दरातील [illegible] रु.[illegible]/- [illegible] रु.[illegible]/- [illegible] होता. या अंदाजाने खच येणार असल्याने तेवढी रक्कम लागणार असा अंदाज होता, मात्र प्रत्यक्षात कंत्राटदाराने जी.आर.पी.चे देयक सादर केले. ज्याचे दर रु.[illegible]/- [illegible] रु.[illegible]/- [illegible] रु.[illegible] कोटीचा फरक असून या प्रकरणी अतिरिक्त [illegible] समितीसमोर मान्यच केले. मात्र महालेखाकारांनी निश्चित केलेल्या वसुलपात्र रकमेबाबत मात्र एकमत नसून किती रक्कम वसुलपात्र ठरते याबाबत तांत्रिक बाबींच्या अनुषंगाने चचा करुन या रकमेची निश्चिती करणे [illegible]चे समितीसमोर सांगण्यात आले. वास्तविक निविदा प्राप्त झाल्यानंतर कंत्राटदाराने सादर केलेल्या दरामध्ये बदल करुन अधिदान करणे हे निश्चितच निविदा प्रक्रियेशी सुसंगत नसून ज्यांनी निविदा तयार केली ते दोषी आहेत हे देखील विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर मान्य केले. [illegible] ॲनॅलीसीस केला आहे त्यावरच मुख्य आक्षेप असून महानगरपालिकेने हे आक्षेप मान्य देखील केले. फक्त महालेखाकारांनी निश्चित केलेली वसुलपात्र रक्कम व विभागामाफत निश्चित केलेली वसुलपात्र रक्कम यात तफावत असल्यामुळे महालेखापालांनी अतिरिक्त खच (ओव्हरहेड) व वाहतूक खच समाविष्ट करुन ही किंमत काढलेली आहे. त्याचप्रमाणे पाईप बर्स्टींग मशीनच्या बाबतीत काही ठराविकच मीटर पाईप लाईनचे काम झाले असताना मशीनची संपुण किंमत कंत्राटदाराला देणे हे संयुक्तीक नव्हते ही बाब देखील महानगरपालिकेने [illegible] करण्याबाबत समितीस आश्वासित केले. समितीने यासंदभात रकमेची निश्चिती करुन महालेखाकारांकडून त्याची तपासणी करुन समितीस सादर करणेबाबत निदेशीत केले असता यासंदभातील संपुण वस्तुस्थितीदशक [illegible] व रेट ॲनॅलीसीस महालेखाकारांकडे सादर केले असता महालेखाकारांनी या परिच्छेदासंदभात पुढील [illegible]

"Rates considered by Audit were based on Octroi slips. Now MCGM has furnished the detailed rate analysis considering other incidental charges which were not made available to audit. Hence, as per the calculation made by the department the excess payment reduced to Rs. 1.82 crore. The excess payment calculated is acceptable and audit has no further comments to offer. In both the contracts machines used for rehabilitation of

dilapidated sewer pipe lines. For arriving the cost per running meter department has loaded the entire cost of machine on the work. However, audit has restricted the cost of machines proportionately on the basis of actual contract period. Now department has stated that the works were given extension upto 3.25 years to 4.25 years and no escalation was paid to the contractor on this account. Department has calculated the revised excess payment on this basis and arrived at an amount of Rs.2 crore (Rs. 1.25 + Rs.0.75 crore) being an excess amount paid. The same is acceptable to audit and audit has no further comments of offer."

अत: उपरोक्त प्रमाणे विभाग व महालेखाकार यांच्यामध्ये सहमती झालेली वसुलपात्र रु.[illegible] **रु.**[illegible] **रु.**[illegible] **कोटी रकमेची वसुली तात्काळ करण्यात यावी व या प्रकरणी दोषी अधिकाऱ्यांवर कारवाई करण्यात यावी व यासंदभात केलेल्या कारवाईची माहिती समितीस** [illegible]

परिच्छेद क्रमांक [illegible] "[illegible]"

[illegible]

[illegible] पश्चिम उपनगरातील परिस्थिती निधारण आणि मनुष्य [illegible] SO [illegible] (item rate tender) [illegible] केली. ह्या कत्राटात इतर कामांबरोबर दोन जवळपास सारखी कामे स्ला[illegible] ज[illegible]स एकच कत्राट म्ह[illegible] रु.[illegible] रु.[illegible] आली. कामाचे कायादेश ऑक्टो[illegible] पयत पूण करावयाचे होते. विभागीय अंदाजपत्रके आणि दोन्ही [illegible] -याचशा बाबींचे दर कंत्राटदाराने कमी उद्ध[illegible] SO विभागाने दरातील तफावतीकडे दुलक्ष केले आणि दोन्ही [illegible]त्राटदारांना त्यां[illegible] दराने कत्राट सोपवण्या[illegible] SO [illegible] Bill of Quantity [illegible] block rates [illegible], SO [illegible] रु.[illegible] महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहे[illegible].

[illegible] मिटर मालाड ते दहिसर मध्ये आहे व स्लाइस-[illegible] बांद्रा ते मालाड मध्ये आहे. स्लाइस-ए मध्ये प्राप्त झालेल्या 3 निविदापैकी न्युनतम देकार हा अंदाजपत्रकाच्या [illegible]% [illegible] पैकी न्युनतम देकार हा अदाजपत्रकाच्या [illegible]% [illegible] मध्ये जास्त स्पधा असल्यामुळे दरामध्ये फरक आहे. [illegible] आणि परिसर या बाबतीत वेगळ्या आहेत. तसेच दोन्ही स्लाइस आकार, [illegible] ([illegible]) [illegible], एकमेकांपेक्षा वेगळे आहेत. दोन्ही निविदांसाठी प्राप्त झालेले देकार हे योग्य स्पधनंतर प्राप्त झालेले असून, वेगवेगळ्या कत्राटदारांनी वेगवेगळया दरपत्रिकांसाठी उद्ध[illegible] स[illegible]-बी मधील दरपत्रिकेतील दरांशी तुलना करणे प्रशस्त नाही [illegible]

[illegible]

[illegible] **सदरह परिच्छेदात अधिक दराने कंत्राटदारास काम सोपविल्यासंदभात आक्षेप नोंदविण्यात** [illegible] **स**[illegible]**-ए मध्ये प्राप्त झालेल्या तीन निविदांपैकी न्युनतम**

[illegible]-बी प्राप्त झालेल्या चार निविदांपैकी न्युनतम [illegible] टक्के कमी होता. निविदेतील दरामध्ये असलेल्या या तफावतीबाबत महालेखाकारांनी आक्षेप नोंदविलेले आहेत. ज्यावर विभागाने नमूद केले की, हे दोन स्वतंत्र कंत्राट असून गणना वेगवेगळी आहे. यावर समितीने आक्षेप नोंदवित एका ठिकाणी जर कमी रेट मिळत असेल आणि दुसऱ्या ठिकाणी तो रेट अधिक असेल तर विभागाने चौकस राहून दराबाबत ॲनॅलीसीस व असेसमट करुन दर निश्चिती करणे अभिप्रेत असते. महानगरपालिकेने योग्य काळजी घेतली असती तर ही दरातील तफावत निश्चितच टाळता आली असती. ज्यामुळे निधीची निश्चितच बचत झाली असती. याची योग्य ती [illegible] विभागाने भविष्यात घ्यावी. तसेच [illegible]

परिच्छेद क्रमांक [illegible] "[illegible] कद्र [illegible] प्र[illegible] [illegible]"

[illegible]

[illegible] न्यांच्या अपूऱ्या [illegible] क्षेत्र-IV [illegible] MLD [illegible] WWTFs [illegible] प्रक्रिया [illegible]

MSDP [illegible] (PMC) [illegible] रू.[illegible] बोगद्यांच्या [illegible] (क्षेत्र V [illegible]) [illegible] रू.[illegible] (drop shaft) [illegible] कद्र (रु.[illegible]) [illegible] SO [illegible] क्षेत्र IV [illegible] V [illegible] परिस्थितीत [illegible] आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

[illegible]

[illegible] सदरहू परिच्छेदात [illegible] कद्र [illegible] यासंदभात आक्षेप नोंदविण्यात आलेले आहेत. ज्या[illegible] STP साठी निविदा अद्यापही अंतिम होऊ शकली नाही. सहा ठिकाणच्या निविदा काढण्यात आल्या परंतु अद्यापही ही कामे अंतिम होवू शकली नाहीत. त्यामुळे परिसरात दुगधी व अस्वच्छतेचे वातावरण [illegible] आरोग्याचा प्रश्न तेथे उद्भवला आहे. वास्तविकत: कद्राच्या वने व पयावरण मंत्रालयाने डिसबर,[illegible] या प्रमाणात निविदा काढून त्या अंतिम करण्यात आल्या. तांत्रिक निविदांची छाननी करुन आथिक निविदा उघडणार त्याच कालावधीत या निविदांच्या विरोधात काही व्यक्ती एन.जी.टी.मध्ये गेले व त्यांनी या सव निविदांना स्थगिती आणली. सदरहू स्थगिती उठविण्यासाठी विभाग सर्वोच्च न्यायालय आणि एन.जी.टी. कडे गेलेले असून एन.जी.टी.ने या

प्रकरणी तज्ञ समिती गठीत केली असून त्यात कद्रीय प्रदुषण नियंत्रण मंडळ, आय.आय.टी. खरकपूर, [illegible] ज्ञ[illegible] महिन्याच्या आत त्यांचा अहवाल सादर करावयाचा आहे. संपुण देशाचा विचार करुन कोणकोणते ॲफ्ल्युएंट स[illegible] प्र[illegible] महानगरपालिकेचे किंवा कद्रीय वने व पयावरण मंत्रालयाचे म्हणणे ऐकून न घेता एन.जी.टी.ने निणय दिला व स्टे कन्फम करुन ॲफ्ल्युएंट स्टडड चज केले व कद्रीय वने व पयावरण मंत्रालय आणि वातावरणीय बदल [illegible]ला निदश दिले को, एक महिन्याच्या आत हे बदललेल्या स[illegible] आदेशाच्या विरोधात सर्वोच्च न्यायालयामध्ये याचिका दाखल करण्यात आली असून सर्वोच्च न्यायालयाने आता या प्रकरणी अंशत: दिलासा दिला असून निविदा उघडण्याची देखील मुभा दिलेली आहे. फक्त सर्वोच्च न्यायालयाचा अंतिम निणय होईपयत व सर्वोच्च न्यायालय अंतिमत: जे ॲफ्ल्युएंट स[illegible] काम करण्यास कंत्राटदाराची सहमती असण्याच्या अटीवरच निविदा प्रक्रिया पुढे नेण्यात यावी. असा निणय झाल्यामुळे त्याअनुषंगाने विभागाच्या स्तरावर कायवाही सुरु असल्याचे समितीस सांगण्यात आले.

[illegible] हेक्टर जमीन मागण्यात आली होती व आता या संपुण बाबोंची पुतता झाली असून कद्र शासनाची देखील [illegible]: या प्रकरणी तातडीने निणय घ्यावा तसेच या जमीनोंवर मोठ्या प्रमाणात अतिक्रमण झालेले असून ते देखील तात्काळ हटविण्यात यावे व हे काम तात्काळ सुरु करण्यात यावे अशी समितीची शिफारस आहे.

तसेच वर्सोवा येथील पंपोंग स्टेशनचे काम देखील प्रगतीपथावर असल्याचे समितीस सांगण्यात आले. ही सव कामे तातडीने पुण करण्यात यावीत. त्याचप्रमाणे प्रत्येक भागात एस.टी.पी. सुरु केल्यास तेथून प्रक्रिया [illegible]पींग स्टेशन बांधण्याची आवश्यकता राहणार नाही. या सव [illegible] सोसायटीने केल्यास या प्रकल्पांच्या माध्यमातून सांडपाण्यावर चांगल्या पद्ध[illegible] प्र[illegible]गिक तत्वावर नमुन्यादाखल अशाप्रकारे एखाद्या ठिकाणी प्रकल्प सुरु करता येत असल्यास त्याचा देखील अभ्यास विभागाने करुन त्याअनुषंगाने आवश्यक ती कायवाही करावी व यासंदभात केलेल्या [illegible]

[illegible] "[illegible] प्रकल्पा[illegible] प्रक्रिया [illegible]"

एचबी ८९३-१२

<u>[illegible]</u>

[illegible] MSDP [illegible] रू.[illegible] WWTF [illegible] WWTFs [illegible] transfer WWTFs [illegible] प्रक्रिया [illegible] WWTF [illegible] संकल्पचित्रे [illegible] ह्या प्रक्रियेसाठी [illegible], PMC [illegible] PMC [illegible] रू.[illegible] MoEF [illegible] JNNURM [illegible] WWTFs [illegible] PMC [illegible] व्याप्ती रू.[illegible]

[illegible] WWTF प्रकल्पाव्यतिरिक्त [illegible]. PMC [illegible] संकल्पचित्रांतील [illegible] WWTF [illegible] प्रक्रिया, [illegible] संकल्पचित्र [illegible] PMC [illegible] रू.[illegible] MSDP [illegible] प्रस्तावित WWTF [illegible] MLD [illegible] WWTF [illegible] WWTF [illegible]. परिणामस्वरूप [illegible] MLD [illegible] MPCB / CPCB [illegible] असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

[illegible] क्र.[illegible] ([illegible]) [illegible] ([illegible]), [illegible] प्रा. [illegible]([illegible]) [illegible] कन्सल्टंटस [illegible] रु.[illegible] सवक्षण [illegible] इन्सपेक्शन [illegible] क्र. [illegible] रु.[illegible]. [illegible] प्राप्त [illegible].

[illegible] प्रक्रिया कद्र [illegible] प्रक्रिया कद्रांच्या प्रस[illegible] तंत्रज्ञानाची [illegible] प्रक्रिया [illegible] WWTF प्रकल्पा [illegible].

[illegible] WWTF [illegible] प्रक्रिया [illegible] प्रक्रिया [illegible] प्राप्त [illegible] प्रक्रिया [illegible] WWTF [illegible] प्र[illegible].

[illegible] प्रक्रिया [illegible] प्रक्रिया [illegible] प्राप्त [illegible] कद्रीय [illegible]

[illegible] प्रक्रिया [illegible] प्रक्रिया [illegible] प्रक्रिया [illegible] प्रक्रिया [illegible] प्रक्रिया [illegible] प्रक्रिया [illegible]

[illegible]

[illegible] **सदरहू परिच्छेदात महालेखाकारांनी [illegible] प्रकल्पा[illegible] प्रक्रिया [illegible] यासंदभात आक्षेप नोंदविलेले आहेत. मुंबई महानगरपालिका सांडपाण्याच्या संदभात माहितीचे विश्लेषण, बृहत आराखड्यात प्रस्तावित तंत्रज्ञानानुसार सव WWTF [illegible] संकल्पचित्रे तयार करणे, निविदा कागदपत्रे तयार करणे व ते अंतिम करण्यासाठी पी.एम.सी.ची नियुक्ती केली [illegible] रु.[illegible] कोटीचे प्रदान देखील करण्यात आले. मात्र प्रत्यक्षात एस.टी.पी.ची कामे पुढेही सरकली नाहीत असे गंभीर आक्षेप यात असून महानगरपालिकेने हे आक्षेप मान्य केले. या प्रकरणी चौकशी करुन कंत्राटदाराला काळ्या यादीत टाकायचे व त्यांच्याकडून रु.[illegible] महानगरपालिकेने घेतले. या निणयाच्या विरोधात सदर कंत्राटदार उच्च न्यायालयात गेले असून उच्च न्यायालयाने यात तिघांचे आर्ब्रीट्रेटर पॅनल नियुक्त केले आहे. ज्यांचे समोर हे प्रकरण सुनावणीसाठी प्रलंबित [illegible]देश झाल्यानंतर काम सुरु करुन अंतिम निष्कषाप्रत येणे आवश्यक होते. परंतु या प्रकरणी त्याची पुतता होवू शकली नाही. इतकेच नव्हेतर सी.आर.झेड मध्ये सुधारणा अधिसूचना केल्याशिवाय एस.टी.पी. तयार करता येत नाही, ही बाब सल्लागाराने महानगरपालिकेच्या लक्षात आणून द्य[illegible] वष उशिराने ही प्रोसेस सुरु झाली. अशा अनेक तांत्रिक बाबींसाठीच या सल्लागारांची नियुक्ती होत असताना त्या [illegible]ही आक्षेप निदशनास आणून दिल्यानंतर महानगरपालिकेने या प्रकरणी वसुलीची कायवाही सुरु केली. सन [illegible] नोंदविले असतानाही आजतागायत या प्रकरणी अंतिम निष्कषाप्रत महानगरपालिकेला न येता येणे ही बाब [illegible] नोंदविले नसते तर इतक्या मोठ्या रकमेची साधी दखल देखील महानगरपालिकेने घेतली नव्हती. केवळ कंत्राटदाराकडून या रकमेची वसुली प्रस्तावित करुन त्यांना काळ्या यादीत समाविष्ट करण्यापुरती ही बाब मयादीत नसून ज्या अधिकाऱ्यांनी या रकमेचे प्रदान केले आहे त्यांचेवर [illegible] शहानिशा न करता ज्या अधिकाऱ्यांनी रकमेचे प्रदान कंत्राटदाराला केले आहे त्यांचेवर [illegible] महिन्याच्या आत चौकशी करुन कारवाई करण्याबाबत समितीने सांगितले. सदरहू प्रकरणी चुकोंचे का[illegible] मान्यच करीत आहे. त्यामुळे या प्रकरणी दोषी अधिकाऱ्यांवर तात्काळ कारवाई करण्यात यावी. त्याचप्रमाणे [illegible] (S.T.P.) [illegible] पुढील कायवाही करण्यात यावी व यासंदभात केलेल्या का[illegible]**

एचबी ८२३-१२अ

परिच्छेद क्रमांक [illegible] "प्रक्रिया न केलेल्या सांडपाण्याचा समुद्रात केला जाणारा मोठ्या प्रमाणातील [illegible]"

[illegible]

[illegible] MLD [illegible] MLD सांडपाणी उल्लेख केल्यानुसार अस्तित्त्वात असलेल्या [illegible] चौ.कि.मी. च्या मलनि:सारण जाळ्यांमधून गोळा केला [illegible] MLD [illegible] टक्के) प्रक्रिया न करता तसेच समुद्रात सोडले जात होते. प्रक्रिया न [illegible]पाणी हे मुख्यत्त्वे मिठी नदी ([illegible] MLD) वर्सोवा आणि मालाड क्षेत्रातील ([illegible] MLD) [illegible]

[illegible] bypass , मलनि:सारण प्रणालीविरहित झोपडपट्टी क्षेत्र ([illegible] MLD) [illegible] ([illegible] MLD) [illegible] MLD [illegible] ठिकाणांहन सोडले जात होते. अशाप्रकारे अंदाजे [illegible] टक्के सांडपाणी कोणतीही प्रक्रिया न करता समुद्रात आणि खाडीत [illegible]

पवई आणि विहार तलावापासून माहीम खाडीपयतच्या मिठी नदीची प्रदूषण पातळी भयानक होती आणि त्यामुळे [illegible]

[illegible] IIT [illegible] IIT [illegible] ([illegible]) [illegible], [illegible] छोटी मलनि:सारण प्रक्रिया कद्रे (STPs) [illegible]. MPCB [illegible] IIT, मुंबईचा अहवाल स्विकारला (डिसबर,[illegible]). [illegible], [illegible] झोपडपट्टी कायक्रमाची कारणे सांगत या अहवालावर आजतागायत (जुलै,[illegible]) [illegible]. [illegible] ण्यासाठी बृहन्मुंबई महानगरपालिकाच जबाबदार होती ही वस्तुस्थिती बघता, वरील कारणे अस्वीकारणीय आहेत. शिवाय बृहन्मुंबई महानगरपालिकेकडे मिठी नदीच्या संपूण पट्ट्यातील झोपडपट्टी विकासाकरिता कोणताही कालमयादित कायक्रम नव्हता. दरम्यानच्या काळात मिठी नदीतून [illegible]धित प्रक्रिया न केलेल्या विसगामुळे माहीम खाडी भोवतालच्या पाण्यातील BOD [illegible]. MPCB च्या असे लक्षात ([illegible]-[illegible]) [illegible], [illegible] mg/1 या मानकाच्या तुलनेत समुद्राच्या पाण्यातील BOD [illegible] mg/1 [illegible] mg/1 च्या दरम्यान होती [illegible] आक्षेप महालेखाकारांनी त्याचे परिच्छेदात [illegible]

[illegible] महानगरपालिका क्षेत्रात ज्या[illegible] सांडपाणी प्रक्रिया कद्रांपयत वाहन आणला जा[illegible] [illegible].

[illegible] क्षेत्रा[illegible] [illegible], [illegible] वर प्रक्रिया करुनच विसर्ग केला जातो.

[illegible] महानगरपालिका क्षेत्रातील मिठी, [illegible], [illegible], [illegible] पाणलोट क्षेत्र झोपडपट्ट्यांमुळे अतिक्रमीत असल्या[illegible] निमाण न झाल्या[illegible] टाकणे आणि सांडपाणी प्रक्रिया कद्र निमाण करणे शक्य [illegible]. [illegible], सौंदर्यीकरणाबाबत महापालिकेने केलेल्या [illegible] अभियंता मलनि:सारण प्रचालन खात्यामाफत हाती घेण्या[illegible]

[illegible]

[illegible] **महालेखाकारांनी सदरहू परिच्छेदात नोंदविलेले आक्षेप अत्यंत गंभीर असून प्र**[illegible] **सांडपाण्याचा समुद्रात केला जाणारा मोठ्या प्रमाणातील विसर्ग** [illegible] **मलनि:सारण प्रक्रिया सुविधापयत** [illegible] **नियंत्रक मानकानुसार प्रक्रिया करणे ह्या गोष्टी मलनि:सारण व्यवस्थापनात अंतभूत असतात. विल्हेवाटीच्या ठिकाणी प्राप्त होणा-या पाण्याचा दजा प्राप्ती मानकांनुसार तपासणे हे सुद्धा यात समाविष्ट असते. सांडपाण्याचे संकलन,** [illegible] **मुंबईला सात क्षेत्रामध्ये विभागले गेले आहे. प्रत्येक क्षेत्रासाठी मलनि:सारण प्रक्रियेकरिता प्रत्येकी** WWTF [illegible], [illegible] WWTF [illegible]

[illegible] (Outfalls) [illegible] WWTF [illegible] नेण्यासाठी व्यवस्था अस्तित्वात आहे. यातील [illegible] एमएलडी सांडपाण्यापैकी [illegible] एमएलडी सांडपाण्याचे खाजगी, शासकीय, निमशासकीय कार्यालये यांच्यामाध्यमातून एस.टी.पी. दाखल केले आहेत व उर्वरित [illegible] एमएलडी सांडपाण्याचे नियोजन केले आहे व वेगवेगळ्या स्तरावर हे काम प्रस्तावित अथवा सुरु आहे. सद्य:स्थितीत एकूण पाणी पुरवठ्याच्या सुमारे [illegible] झोपडपट्टी भागातील सांडपाण्याचे व्यवस्थापन करणे हे अत्यंत जिकीरीचे ठरले आहे. काही ठिकाणी तर या भूमीगत जलनि:सारण वाहिन्या टाकणे देखील अत्यंत जिकीरीचे व कठीण काम झाले आहे. वास्तविक शहराचे नियोजन करताना सांडपाण्याचे देखील तितकेच प्रभावी नियंत्रण करणे आवश्यक आहे व या सर्व सांडपाण्यावर प्रक्रिया करण्यासाठी सर्व एस.टी.पी. पुर्ण होतील तेव्हाच प्रक्रिया करुन हे सांडपाणी समुद्रात टाकले जाणार आहे. त्यामुळे या प्र[illegible]

[illegible] गोलिक परिस्थिती पाहता तिन्ही बाजूने हे शहर समुद्राने वेढलेले आहे. अशा परिस्थितीत देशाची आर्थिक राजधानी म्हणून कार्यरत असताना या शहरावरती पडणारा ताण, वाढती लोकसंख्या, वाहतूक, जागेची अपूरी उपलब्धता परिणामी दिवसदिवस मुलभूत पायाभूत सुविधांचा होणारा [illegible] सर्व बाबी लक्षात घेता मुंबई शहराचा विचार करताना अत्यंत वेगळ्या स्तरावरुन या शहराचा विचार व नियोजन करणे क्रमप्राप्त ठरते. त्यातही संपुर्ण शहरातील सांडपाणी हे समुद्रात सोडण्यात येते. हा अत्यंत ज्वलंत व गंभीर प्रश्न आज शहराला भेडसावत आहे. सद्य:स्थितीत मुंबई शहरातील संपुर्ण सांडपाणी प्रक्रिया न करता समुद्रात सोडल्यामुळे मोठ्या प्रमाणात प्रदुषण देखील वाढले असून जनतेच्या आरोग्याचा प्रश्न देखील यातून उद्भवतो. जगाच्या पातळीवर वेगवेगळ्या देशांमध्ये व शहरांमध्ये अस्तित्वात असलेली मुलभूत पायाभूत व्यवस्था तसेच त्या श[illegible] [illegible]द्धतीने केलेली अपर्याप्त व्यवस्था पाहता तसेच अद्यापही आपल्या राज्यात सद्य:स्थितीत अस्तित्वात असलेली परिस्थिती पाहता दुरदृष्टी व नियोजनाचा निश्चितच अभाव दिसून येतो. आजही शहर सांडपाण्याच्या निचऱ्यासंदर्भात प्रायोगिक [illegible]

अशा परिस्थितीत सर्व एस.टी.पी.चे काम कालबद्ध [illegible]द्धतीने व तातडीने पुर्ण करणे अत्यंत आवश्यक आहे. अत: विभागाने ही सर्व कामे तात्काळ पुर्ण करावीत व कोणत्याही परिस्थितीत शहरातील सांडपाणी प्रक्रिया न करता समुद्रात टाकले जाणार नाही याची पुर्ण दक्षता विभागाने घ्यावी व यासंदर्भात केलेल्या [illegible] महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.

परिच्छेद क्रमांक [illegible] "[illegible] WWTFs [illegible]"

[illegible]

[illegible] WWTFs [illegible] MLD [illegible] Lagoon System द्वारे दुय्यम प्रक्रिया केली जाते. MPCB ने निश्चित केलेल्या विसर्ग प्रमाणकाला ([illegible]/[illegible] mg/l) [illegible] aerators [illegible] WWTFs [illegible] पर्यंत प्राप्त [illegible] aerators [illegible].

चांगला परिणाम साधण्या[illegible], NEERI ([illegible]) [illegible] aerators

□□□□□□□. □□□□□, □□न्□□□ □□□□□□□□□□□ □□□□ण□□□ □ □□□□□□□□ □□□□□ □□□□ (□□,□□□□). MPCB च्□□ BOD/SS च्□□ □□/□□ mg/l प्रक्रिया मानक साध्य □□ण□□□□□ □□ां□ WWTF □□□□ lagoon □□□□ □□ aerators च्□□ □□□□□□□ □□न्बई महानगरपालिकेने (नोव्ह□□,□□□□) रु.□□.□□ □□□च्□ □□□□□ □□□□□ल□. प्र□□□□ं□ □□□□□□□□ (□□□□□,□□□□) □□न्□□ □□□□□□□□□□□□□□□□□□ प्रक्रि□ प्र□□□ □□□□ □□□□क्षे□ महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद □□□□□.

MPCB च्□□ BOD/SS च्□ प्रक्रिया मानक साध्य □□ण□□□□□ □□ां□ WWTF □□□□ lagoon □□□□ □□ aerators □□□ण□□□□□ □□□□□ □□□□ल□ □त□. □□□□□ □□□□□□□□ □ल□बाट प्रकल्प □त□□,□□□ WWTF □□□□□□□□ □□ण□□□□□ प्रस्ता□ल□मुळे सदर निविदा रद्द करण्या□ □ल□. □द्य:स्थितीत उपलब्ध aerators □□ □□□□ □रु□ MPCB च्□□ □□□□ मानकांची पूतता करुन मलजलाचा विसर्ग केला जातो. भांडूप व घाटकोपर येथील मलप्रक्रिया कद्रामध्ये महाराष्ट्र प्रदुषण नियंत्रण मंडळाने ठरवून दिलेल्□ मानकांची पूतता करणेसाठी आवश्य□ □□□□□□ aerators □□□□□□□□□. □ध□ □□□ □□□□□□ध□□□ □□□□□ aerators □□□□□□□□□□ □ MPCB च्□□ □□□□□ मानकांची पूतता करुन मलजलाचा विसग केला जातो असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस सांगितले.

□□□□□□

□.□□ **महालेखाकारांनी सदरहू परिच्छेदात □□□□, □□□□□□□ □□□ □□ां□ □□□□ WWTFs च्□□ □□□□□□□□□□□□ □ल□ □□□□ यासंदभात आक्षेप नोंदविलेले आहेत. □□□□ प्र□□□□ प्र□□□ □□□□ □□□□□□□ माहीम खाडीच्या आसपासच्या समुद्राच्या पाण्याचे गंभीर प्रदुषण झाले होते. शिवा□ □□ां□, □□□□ □□□ घाटकोपर मलनि:सारण प्रक्रिया सुविधा येथील खांजणांमध्ये (lagoons) □□□□□□aerators □□□□न्□□ □□ल□□□ळे मलनि:सारण प्रक्रियेवर परिणाम झाला. सद्य:स्थितीत महानगरपालिका सांडपाण्यावर प्राथमिक स्तरावर प्रक्रिया करते. उपलब्ध ॲरेटसचा वापर करुन महाराष्ट्र राज्य प्रदूषण नियंत्रण मंडळाच्या विहित मानकांची पुतता करुन मलजलाचा विसग करण्यात येतो. परंतु सद्य:स्थितीत हे ॲरेटस सुध्दा बंद आहेत. अशा □ि□स्□तीत हे सांडपाणी प्रक्रिया न केल्यासारखेच आहे. सांडपाण्याच्या विसगासंदभात वेळोवेळी नॉमस बदलण्यात आल्यामुळे देखील अनेक अडचणी निमाण होतात. सद्य:स्थितीत भांडुप येथे □□, □□□□□□□ □□□ □□ □ □□ां□ □□□ □□ ॲरेटस सुस्थितीत असून त्□ □□ध□□□□□□□□□□□बीच्या मानकांची पुतता करुन पाण्याचा विसग करण्यात येत आहे. ही मात्र तात्पुरती व्यवस्था असून वेस्ट वॉटर फॅसिलिटी ट्रीटमटद्वारे केवळ प्राथमिक स्वरुपाची प्रक्रिया पाण्यावर होते. परंतु समितीच्या मते या पाण्यावर पुण प्रक्रिया एस.टी.पी. व टशंरी ट्रीटमट ऑफ सिव्हरेज या माध्यमातूनच होवू शकते. अत: मुंबईत सव ठिकाणी त्याचा अवलंब करण्यात यावा तसेच □□न्□□ □□□□□□□□□□□□□□ां□□, □□□□ □□□ □□□□□□□ □□स□□□□ □□ल□ aerators च्□□ क्रि□न्□यनाकरीता पयावरण रक्षणाच्या दृष्□□□ □□ग□ □□□□□ द□वा आणि तंत्रज्ञानाकडून पयवेक्षण करुन त्याच्□ □ि□□□□□□ □□□ □□□□ □ □□□□□□□ केलेल्या कायवाहीची माहिती समितीस □ □□न्□□ □ण□□ □□□□ □□□ □□□□□□□ □□□□□□ □□□**

परिच्छेद क्रमांक □.□.□.□ "□□□□□ WWTF च्□ □□□□□□ □□□□□□□□□□□ □□□□"

□□□प्र□

□.□□ □□□ □□□□□□□ध□□□□□□□ MLD क्ष□□□WWTF □□□ण□□□प्रस□□□□ □□□ज□□□ □□□ mg/l□□ BOD □□□□ल□ □□□ 31 MLD प्र□□□□ □□□-□□ □□□□ण□□□ (ADWF) □□क्रि□ □□□ (Activated sludge process) तंत्राद्वारे प्रक्रिया □□□□□□□ □□□. □□□रू□ BOD/SS □□□□ □□क्षि□ □□/□□ mg/l □□क्ष□ □□□□ □□□. □□□□, □□□□□ □□□□□□ (□,□□□□) □□□-□□ □□□□□ प्र□□□□□ ADWF □□□ BOD □□ प्र□□□ □□□□□□□क्र□□□ MLD □□□ □□□ mg/l □□□ □□□□□ □□□ □□□□□□□□ □□□□ रू.□□ □□□□ □□□□□ □□□ □□□. MSDP □□□□□□ASP □□□ □□व□न्□□□ □□□ि□क□□ (SBR) □त्रज्ञ□□□□□ □□ल□□त्र, □□□□ □□□ □□□□□(Design, Build and Operate) □□ □त्□□□ □□□□□ □□□□□ल□. □□□ण□□□ प्र□□□□ □ □य□□

प्रक्रियेकरिता संकल्पचित्र, [illegible]च्या व्यवस्थापनेसाठी, [illegible] त्रि[illegible] सकल्पचित्रे [illegible]. [illegible], SBR [illegible] WWTF [illegible]-[illegible] प्र[illegible] BOD [illegible] प्रक्रिया [illegible]. MSDP [illegible], [illegible] प्रक्रिया [illegible] (TAC) [illegible], [illegible] WWTF [illegible] SBR [illegible] TAC [illegible] MSDP [illegible] प्रक्रि[illegible] स्पष्ट [illegible].

[illegible] प्रक्रि[illegible] BOD/SS [illegible] mg/l [illegible]-[illegible] तंत्रज्ञानाचा [illegible]. [illegible] प्रक्रिया [illegible] MPCB [illegible] प्रमाणकाच्या [illegible] असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात [illegible].

[illegible] WWTF [illegible] प्रक्रिया [illegible] प्रक्रिया [illegible] प्राप्त [illegible] प्रक्रि[illegible] WWTF [illegible] असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस सांगितले.

[illegible]

[illegible] WWTF [illegible] परिच्छेदात आक्षेप नोंदविलेले आहेत. कुलाबा येथील WWTF बांधण्याची प्रदीघ काळ लांबलेली प्रक्रिया आता पुणत्वाकडे येत असून कुलाबा WWTF [illegible] मध्ये पहिली निविदा काढण्यात आली होती [illegible]ती रद्द करण्यात आली. त्यानंतर ऑगस्ट,[illegible] मध्ये पुन्हा निविदा काढण्यात आली [illegible] पयत पुण करण्यात आली नाही असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले [illegible].

[illegible] मध्ये काढण्यात आलेल्या सवच निवि[illegible] प्र[illegible]. [illegible] मध्ये पुन्हा निविदा काढण्यात आल्या ज्या [illegible] टक्क्यांनी जास्त होत्या. वास्तविकत: सन [illegible] मध्ये काढलेल्या निविदा सन [illegible] वषाच्या विलंबाने रद्द करण्यात आल्या. त्याबाबत समितीने आक्षेप नोंदवित सा[illegible] रद्द [illegible] दोन वष लागत असतील तर ही अतिशय गंभीर व प्रगत राज्याला शोभून न दिसणारी बाब आहे. विभागाला जर निणय घेण्यासाठी अडीच अडीच वष लागत असेल व त्यासाठी कोणालाही जबाबदार न ठरविणे ही गंभीर [illegible]श्चितच समथनीय नाही. त्यानंतर देखील काढण्यात आलेली निविदा पुण झाली नाही. परिणामी संपुण प्रकल्पालाच विलंब झाला. या विलंबामुळे प्रकल्पाच्या किंमतीत झालेल्या [illegible] मध्ये प्रकल्पाची किंमत रु.[illegible] रु.[illegible], [illegible] ही दोन्ही टडर डिझाइन बिल्ट ॲण्ड ऑपरेट या तत्वावर काढण्यात आली होती. सन [illegible] मधील प्रकल्प डिझा[illegible] फरक होता का, हे तपासण्याची आवश्यकता असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीसमोर सांगितले. याची

[illegible] **महिन्याच्या आत माहिती सादर करावी असे समितीने सूचित केले असता सविस्तर** [illegible] **श्वासित केले. परंतु अद्यापही माहिती समितीस सादर करण्यात आलेली नाही. समिती याबाबत तीव्र नापसंती व्यक्त करीत आहे. सदरहू प्रकरणी निविदा अंतिम करण्यास झालेल्या विलंबाबाबत जबाबदार अधिकाऱ्यांवर कारवाई करण्यात यावी. तसेच कुलाबा येथील प्रकल्प तातडीने पुण करण्यात यावा व यासंदभात केलेल्या कायवाहीची माहिती** [illegible] **महिन्यात देण्यात यावी अशी समितीची शिफारस आहे.**

परिच्छेद क्रमांक [illegible] **"प्रक्रियीत सांडपाण्याचे पुनचक्रीकरण व पुनवापर करण्या**[illegible]**"**

[illegible]

[illegible] MoEF [illegible] ([illegible]), [illegible] पुनचक्रीकरण व पु[illegible], क्षेत्र[illegible], पुनचक्रीत सांडपाण्या[illegible], शेतको आणि औद्यो[illegible], मुंबई शहराभोवतालची भौगोलिक स्थिती इ.बाबी विचारात घेऊन असे मत दिले को (जुलै,[illegible]) [illegible], पाणी संवधनासाठी आणि विविध ठिकाणच्या मलनिःसारण उदंचन कंद्राजवळ मलनिःसारण प्रक्रिया प्रकल्प (STPs) [illegible] MLD क्षमतेचा मलनिःसारण प्रक्रिया प्रकल्प [illegible] येथे बांधला. इतर मापदंडाबरोबर प्रक्रिया प्र[illegible] BOD/SS [illegible] mg/l असे निश्चित करण्या[illegible] SO [illegible] प्रक्रियीत सांडपाणी घरगुती वापराव्य[illegible] (Hydraulic Department) [illegible] SO विभागाने प्रकल्प कायान्वित केल्या[illegible]. प्रकल्प [illegible] रु.[illegible] कोटी खच करुन देखील प्रक्रियीत सांडपाणी [illegible] SO विभागाने प्रक्रियीत सांडपाण्याच्[illegible] पुनचक्रीकरणाचा कुठलाही कायकाल आराखडा तयार [illegible] असे आक्षेप महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

बाणगंगा प्रक्रिया कंद्रात प्रक्रिया केलेल्या [illegible]चा वापर राजभवन येथील उद्यानासाठी प्रस्ता[illegible] अभियंता या विभागाद्वारे सदर प्रक्रिया केलेले पाणी वाहन नेण्यासाठी बाणगंगा उदंचन कंद्र ते राजभवनच्या [illegible]

[illegible] कि.मी. लांबीचे मलनिःसारण जाळे तयार करुन कायान्वित केलेले आहे. [illegible] कामे पूण करण्याकरीता मुंबई मलनिःसारण सुधारणा कायक्रमाला (MSIP) [illegible]

[illegible] अस्तित्वा[illegible] अविकसित विकास नियोजन रस्त्यां[illegible] असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस सांगितले.

[illegible]

[illegible] **सदरहू परिच्छेदात महालेखाकारांनी प्रक्रियीत सांडपाण्याचे पुनचक्री[illegible] [illegible]ण[illegible] यासंदभात आक्षेप नोंदविलेले आहेत. यासंदभात बाणगंगा प्रक्रियेत छोटा एस.टी.पी. बांधण्यात आला असून त्याद्वारे जे पाणी पुनवापर होते ते राजभवनच्या बागबगीच्या व इतर नॉनपोटेल वापराकरिता दिले जात असल्याचे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस सांगितले. संपुणं शहरात अ[illegible] प्र[illegible] प्रक्रियीत सांडपाण्याचे पुनचक्रीकरण व पुनवापर करण्याबाबत योग्य ती उपाययोजना करावी. शहरात सावजनिक बगीच्यांसाठी अशाप्रकारे प्रक्रिया केलेले सांडपाणी वापरणेबाबत उपाययोजना करावी. तसेच मलनिःसारण प्रणाली बाहेरील अप्रक्रियीत सांडपाण्याच[illegible] [illegible]च[illegible] निमूलनाची आणि प्रक्रियीत [illegible]ण[illegible] प्र[illegible] (MPCB [illegible] CPCB) [illegible] [illegible]ले[illegible] प्र[illegible] [illegible] न[illegible] श[illegible], ह्य[illegible]व[illegible] [illegible] त[illegible] स[illegible] [illegible] काम पूण करण्या[illegible] [illegible] [illegible] व यासंदभात केलेल्या कायवाहीची माहिती समितीस** [illegible]

परिच्छेद क्रमांक [illegible] "[illegible]ट्टी स[illegible]च[illegible] [illegible]"

<u>[illegible]प्र[illegible]</u>

[illegible] द्यु[illegible] रख[illegible] न[illegible] शी जोडणे हया बाबोंसाठी एक सवसमावेशक आराखडा बनवायचा होता. एमएसडीपी ने असा कुठलाही सवसमावेशक आराखडा बनविला नव्ह[illegible]. [illegible] च्या कामांची निविदा अशासकोय संस्थां[illegible] त्रा[illegible] य होते. वष [illegible] च[illegible], [illegible] लाख झोपडपट्टी जनसंख्ये[illegible], [illegible] व[illegible]सांसाठी एक शौचालय सीट गृहीत धरुन एमएसडीपी ने (झोपडपट्टी स्वच्छ[illegible] [illegible]क्र[illegible]) [illegible],[illegible]/[illegible] [illegible],[illegible] [illegible] रु [illegible],[illegible] [illegible] अखेर राहिला. असे ही आढळून आले होते को एकूण उपलब्ध [illegible] शौचालयगृहांपैको फक्त [illegible],[illegible] [illegible],[illegible] [illegible] व[illegible]ता. सवक्ष[illegible] [illegible] वापरकता प्रमाण हे नियोजित प्रमाणकांना अनुसरुन [illegible] व[illegible] प्र[illegible] [illegible]ण[illegible] [illegible]ले[illegible] कायादेशांपैको ([illegible]) [illegible] ([illegible] व[illegible]) [illegible] ह्र [illegible], [illegible]च्या [illegible]द्दे[illegible] [illegible]-[illegible], [illegible] स[illegible] [illegible], [illegible]च्या [illegible]द्द [illegible] क्षे[illegible], [illegible]च[illegible] संबधित वॉड कायालयाकडे ना हरकत प्रमाणपत्रासाठी दिलेला नकार, [illegible] च[illegible] प्र[illegible] [illegible]ण[illegible]च[illegible] [illegible]द्दे[illegible] प्र[illegible]ले परिणाम झाला आणि अप्रक्रित विसग वाढला [illegible] क्षे[illegible] त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

[illegible] च[illegible] [illegible], [illegible] [illegible]ट्टी [illegible]ख[illegible], [illegible] ज[illegible],[illegible] [illegible],[illegible] [illegible] (प्र[illegible] व[illegible] प्र[illegible]) [illegible]. त[illegible] [illegible]-[illegible] कंत्राटाअंतगत [illegible]ण[illegible] [illegible]ण[illegible] [illegible]ले[illegible] [illegible]त[illegible]. [illegible],[illegible] [illegible] विभागामाफत कंत्राट लॉट [illegible] ण[illegible] [illegible]. [illegible]त्रा[illegible] [illegible] शौचकूप विभाग कायालयामाफत बांधण्या[illegible] [illegible] ण[illegible]च[illegible] [illegible] ण[illegible] [illegible] प्र[illegible]

<u>[illegible]</u>

एचबी ८२३-१३

[illegible] **सदरहू परिच्छेदात महालेखाकारांनी** [illegible]ट्टी स[illegible]च[illegible] [illegible] **यासंदभात आक्षेप नोंदविलेले आहेत. मुंबईची वाढती लोकसंख्या पाहता तुलनेने नेहमीच शौचालयाच्या**

[illegible] **शौचालयांची आवश्यकता असल्याचे व त्याअनुषंगाने बांधकामाचे नियोजन करू[illegible] झाली असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. ही कामे तातडीने [illegible] करण्यासंदर्भात आवश्यक ती** [illegible]. [illegible] **झोपडपट्टी क्षेत्रांमध्ये** [illegible] **सवसमावेशक आराखडा तयार करावा ज्या**[illegible], [illegible] **व यासंदभात केलेल्या कायवाहीची माहिती समितीस** [illegible] **महिन्यात देण्यात** [illegible]

परिच्छेद क्रमांक [illegible] "[illegible]"

[illegible]

[illegible] संस्थेमध्ये [illegible], [illegible] MoEF [illegible] WWTF [illegible] / [illegible] MSDP [illegible] संकल्पचित्रांच्या [illegible] रू.[illegible]

[illegible] करण्यापूर्वी [illegible] महालेखाकारांनी त्यांचे परिच्छेदात नमूद केले आहेत.

[illegible], [illegible] प्रक्रिया कद्रांच्या प्रस्तावित [illegible], [illegible] तंत्रज्ञानाची [illegible] प्रक्रिया [illegible] WWTF प्रकल्पाव्यतिरिक्त [illegible] प्रक्रिया [illegible] प्रस्तावित [illegible] ([illegible] प्रक्रिया कद्र) [illegible] असे विभागीय प्रतिनिधींनी समितीस सांगितले.

[illegible]

[illegible] MLD **प्रतिदिन सांडपाणी निमाण होते, ज्यापैकी फक्त** [illegible] MLD **सांडपाण्यावर दर दिवशी प्रक्रिया होत होती व उरलेले** [illegible] MLD ([illegible]) [illegible] **संकलन व्यवस्थेबाहेरचे होते ज्यावर काहीच प्रक्रिया न करता समुद्रात/खाड्यांत सोडून दिले जात होते.** [illegible] WWTFs **मधील निकृष्ट दजाच्या मलनि:सारण प्रक्रियेमुळे समुद्रातील पाणी प्रदुषित होत होते, परिणामी, समुद्राच्या पाण्याती**[illegible] BOD [illegible]. ([illegible]) [illegible]

. mg/ mg/ या श्रेणीदरम्यान होते जे पयावरण संरक्षण नियम, मध्ये दशविलेल्या mg/ या इच्छित पातळीच्या व MPCB ने बृहन्मुंबई महानगरपालिकेला दिलेल्या संमतीच्या विरुध्द होते. हे म : व स प्रक्रि च क्ष ह्य : SP . व (. .. कि.मी.) या प्रमाणात झाली होती. त्याचप्रमाणे, जुन्या वाहिन्यांच्या पुनवसनाची कामे फक्त व WWTFs .

SP SO विभागांनी बनविलेल्या कामांच्या संयुक्त बाबींचे दर पृथ:करण ब- प्र रु त्र / प्र ण त्र ण निविदाकारांनी उल्लेखिलेल्या संयुक्त दरांचे दस्ताऐवजांच्या आधारासहित योग्य विश्लेषण झाले नव्हते. ह्याऐवजी, संबंधित विभागाने न्यूनतम निविदाकाराबरोबर एक रकमी आधारावर वाटाघाटी केल्या ज्यामुळे त्र स . डपट्टी स्वच्छतेबाबत, बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने NGOs साधून परिपूण आरखडे बनविले नव्हते. कामांची अंमलबजावणी नियमांना अनुसरुन नव्हती. एकूण जारी ल कायादेशांपैकी ( ), कायादेश रद्द केले गेले व शौचालय सिट्सचे बांधकाम केले जेणेकरुन माच . ह्यामुळे हागणदारी मुक्त करण्याचा उद्देश सफल झाला नाही. शौचालयांचे बांधकाम व विद्यमान मलनि:सारण वाहिन्यांशी जोडणी ह्या कामांच्या धिम्या प्रगतीमुळे, प्रक्रिया न झालेल्या सांडपाण्याचा विसग उघडे नाले / / द्र .

उपरोक्त सव बाबी पाहता अंतगत नियंत्रण व संवितरणाचा अभाव असल्यामुळे या सव गंभीर बाबी घडल्या आहेत. अंतगत नियंत्रण महानगरपालिकेने अधिक सक्षम करण्याची आवश्यकता आहे. यासंदभात प्रकल्प क्रियान्वयन कक्ष (Project Implimentation Unit) स्थापन करण्यात आले असून यासाठी एक कमिटी देखील स्थापन केली असून त्या माध्यमातून नियंत्रण व देखरेख सुरु असल्याचे समितीसमोर सांगण्यात आले. अत: अंतगत नियंत्रण प्रभावी करण्याच्यादृष्टीने आवश्यक ती उपाययोजना विभागाने अव भविष्यात अशा आक्षेपांची पुनरावृत्ती टाळावी व यासंदभात केलेल्या कायवाहीची माहिती समितीस ण

परिशिष्ट-अ

गुरुवार, दिनांक ७ मार्च, २०१९

लोकलेखा समिती

समितीची बैठक गुरुवार, दिनांक ७ मार्च, २०१९ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी २.३० वाजता सुरू होऊन सायंकाळी ४.१५ वाजता स्थगित झाली.

समिती प्रमुख :

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य :

(२) श्री. शिवाजीराव नाईक, वि.स.स.

(३) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.

(४) श्री. अतुल भातखळकर, वि.स.स.

(५) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(६) ॲड. पराग अळवणी, वि.स.स.

(७) श्री. संजय केळकर, वि.स.स.

(८) श्री. विजय ऊर्फ भाई गिरकर, वि.प.स.

(९) श्री. विक्रम काळे, वि.प.स.

(१०) श्री. अशोक ऊर्फ भाई जगताप, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्री. अ. चां. कोल्हे, उ.स. तथा नि.अ.

(२) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव

निमंत्रित :

महालेखाकार कार्यालय :

श्री. यशवंत ठाकरे, प्रधान महालेखाकार, मुंबई

वित्त विभाग :

श्री. नितीन गद्रे, प्रधान सचिव, वित्त (ले. व को.) विभाग

विभागीय प्रतिनिधी :

नगरविकास विभाग :

श्री. नितिन करीर, प्रधान सचिव, नगरविकास विभाग

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१५-२०१६ या वर्षाच्या स्थानिक संस्था अहवालातील परिच्छेद क्रमांक ४.३ यासंदर्भात प्रधान सचिव, नगरविकास विभाग तसेच इतर विभागीय प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

सोमवार, दिनांक ३ जून, २०१९

लोकलेखा समिती

समितीची बैठक सोमवार, दिनांक ३ जून, २०१९ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे सकाळी ११.३० वाजता सुरू होऊन दुपारी २.५५ वाजता स्थगित झाली.

समिती प्रमुख :

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य :

(२) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(३) श्री. संजय केळकर, वि.स.स.

(४) श्री. अब्दुल सत्तार अब्दुल नबी, वि.स.स.

(५) प्रा. विरेंद्र जगताप, वि.स.स.

(६) श्री. विजय ऊर्फ भाई गिरकर, वि.प.स.

(७) श्री. विक्रम काळे, वि.प.स.

(८) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव

(२) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव

निमंत्रित :

महालेखाकार कार्यालय :

श्री. यशवंत ठाकरे, प्रधान महालेखाकार, मुंबई

वित्त विभाग :

श्री. नितीन गद्रे, प्रधान सचिव, वित्त (ले. व को.) विभाग

विभागीय प्रतिनिधी :

नगरविकास विभाग :

श्रीमती मनिषा म्हैसकर, प्रधान सचिव, नगरविकास विभाग

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१५-२०१६ या वर्षाच्या स्थानिक संस्था अहवालातील परिच्छेद क्रमांक ४.३ यासंदर्भात प्रधान सचिव, नगरविकास विभाग तसेच इतर विभागीय प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

मंगळवार, दिनांक ४ जून, २०१९

लोकलेखा समिती

समितीची बैठक मंगळवार, दिनांक ४ जून, २०१९ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी १.०० वाजता सुरू होऊन दुपारी ३.३० वाजता स्थगित झाली.

समिती प्रमुख :

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य :

(२) श्री. सुधाकर देशमुख, वि.स.स.

(३) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(४) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(५) श्री. संजय केळकर, वि.स.स.

(६) श्री. अब्दुल सत्तार अब्दुल नबी, वि.स.स.

(७) प्रा. विरेंद्र जगताप, वि.स.स.

(८) श्री. विजय ऊर्फ भाई गिरकर, वि.प.स.

(९) श्री. विक्रम काळे, वि.प.स.

(१०) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्री. अ. चां. कोल्हे, उ.स. तथा नि.अ.

(२) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव

निमंत्रित :

महालेखाकार कार्यालय :

श्री. यशवंत ठाकरे, प्रधान महालेखाकार, मुंबई.

वित्त विभाग :

श्री. नितीन गद्रे, प्रधान सचिव, वित्त (ले. व को.) विभाग

विभागीय प्रतिनिधी :

नगरविकास विभाग :

श्रीमती मनिषा म्हैसकर, प्रधान सचिव, नगरविकास विभाग

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१५-२०१६ या वर्षाच्या स्थानिक संस्था अहवालातील परिच्छेद क्रमांक ४.३ यासंदर्भात प्रधान सचिव, नगरविकास विभाग तसेच इतर विभागीय प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

बुधवार, दिनांक १२ जून, २०१९

लोकलेखा समिती

समितीची बैठक बुधवार, दिनांक १२ जून, २०१९ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी १.०० वाजता सुरू होऊन दुपारी ३.३० वाजता स्थगित झाली.

समिती प्रमुख :

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य :

(२) श्री. सुधाकर देशमुख, वि.स.स.

(३) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(४) श्री. अतुल भातखळकर, वि.स.स.

(५) श्री. योगेश सागर, वि.स.स.

(६) डॉ. सुनिल देशमुख, वि.स.स.

(७) श्री. अब्दुल सत्तार अब्दुल नबी, वि.स.स.

(८) श्री. विजय ऊर्फ भाई गिरकर, वि.प.स.

(९) श्री. विक्रम काळे, वि.प.स.

(१०) श्री. जयंत पाटील, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव

(२) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव

निमंत्रित :

महालेखाकार कार्यालय :

श्री. यशवंत ठाकरे, प्रधान महालेखाकार, मुंबई

वित्त विभाग :

श्री. नितीन गद्रे, प्रधान सचिव, वित्त (ले. व को.) विभाग

विभागीय प्रतिनिधी :

नगरविकास विभाग :

श्रीमती. मनिषा म्हैसकर, प्रधान सचिव, नगरविकास विभाग

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१५-२०१६ या वर्षाच्या स्थानिक संस्था अहवालातील परिच्छेद क्रमांक ४.३ यासंदर्भात प्रधान सचिव, नगरविकास विभाग तसेच इतर विभागीय प्रतिनिधींची साक्ष घेतली.

शुक्रवार, दिनांक २८ जून, २०१९

लोकलेखा समिती

समितीची बैठक शुक्रवार, दिनांक २८ जून, २०१९ रोजी विधान भवन, मुंबई येथे दुपारी ३.०० वाजता सुरू होऊन सायंकाळी ४.०० वाजता स्थगित झाली.

समिती प्रमुख :

(१) श्री. गोपालदास अग्रवाल, वि.स.स. तथा समिती प्रमुख

सदस्य :

(२) श्री. संजय सावकारे, वि.स.स.

(३) श्री. राजेंद्र पाटणी, वि.स.स.

(४) श्री. अतुल भातखळकर, वि.स.स.

(५) ॲड. पराग अळवणी, वि.स.स.

(६) प्रा. विरेंद्र जगताप, वि.स.स.

(७) श्री. विजय ऊर्फ भाई गिरकर, वि.प.स.

महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय :

(१) श्रीमती मेघना तळेकर, उप सचिव

(२) श्री. अ. चां. कोल्हे, उप सचिव तथा नि. अ.

(३) श्री. सो. न. सानप, अवर सचिव

(४) श्री. विनोद राठोड, कक्ष अधिकारी

(५) श्री. रवींद्र मेस्त्री, कक्ष अधिकारी

भारताचे नियंत्रक व महालेखापरिक्षक यांच्या सन २०१५-२०१६ या वर्षाच्या स्थानिक संस्था अहवालातील नगरविकास विभागासंदर्भात समितीने तयार केलेला प्रारुप अहवाल विचारात घेऊन संमत करण्यात आला.

शासकीय मध्यवर्ती मुद्रणालय, मुंबई