



MMRC

मुंबईची दुसरी जीवनावहिनी

अश्विनी भिडे

रेल्वेआधारीत सार्वजनिक वाहतुकीच्या सबलीकरणाने रस्त्यावरील वाहतूक कोंडी मोठ्या प्रमाणावर कमी होईल. अधिक सुखकर आणि सोयीस्कर पर्याय उपलब्ध झाल्यास स्वतःच्या वाहनांना ऐवजी हाच पर्याय मुंबईकर निवडतील. मुंबईच्या काना-कोपऱ्यात मेट्रो पोहचल्याने ठराविक व्यापारी केंद्रांना आलेले महत्त्व आपोआपच कमी होऊन शहराची सर्वांगीण भरभराट होईल यात तीळमात्रही शंका नाही... सांगत आहेत मुंबई मेट्रो रेल्वे कॉर्पोरेशनच्या व्यवस्थापकीय संचालिका अश्विनी भिडे.

कोणत्याही शहराचे स्पर्धात्मक महत्त्व आणि तेथील राहणीमानाचा दर्जा ठरविणारे अनेक घटक असतात. त्यांपैकी त्या शहरातील सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था हा माझ्या मते सर्वात महत्त्वाचा घटक असतो. कार्यक्षम सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था शहराला गतिमान बनवते; आर्थिक व व्यापारीदृष्ट्या सक्षम बनविते; नागरिकांचे दैनंदिन जीवन सुलभ करते आणि जीवनमान उंचावणाऱ्या अन्य सुविधांच्या विकासाला हातभार लावते. लंडन, पॅरिस, टोकियो, सिंगापूर, सेऊल यांसारख्या शहरांची कार्यक्षमता तेथे अनेक दशकांपासून कार्यान्वित असणाऱ्या प्रभावी सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेने अधोरेखित केली आहे.

भारताची आर्थिक राजधानी असणाऱ्या मुंबई शहरातदेखील दीडशे वर्षांपासून कार्यान्वित असणाऱ्या आणि मुंबईकरांची जीवनावहिनी बनलेल्या उपनगरीय रेल्वे सेवेमुळे मुंबई हे भारतातील सर्वाधिक गतिमान शहर ठरलेले आहे. या व्यवस्थेला पूरक असणारी बेस्ट बस सेवा हीदेखील अनेक दशकांपासून मुंबईकरांच्या सेवेत आहे. दररोज ६० ते ६५ लाख

अश्विनी भिडे



श्रीमती अश्विनी भिडे, महाराष्ट्र प्रवर्गातून भारतीय प्रशासकीय सेवेतील अधिकारी असून त्यांनी पुणे विद्यापीठातून इंग्रजी साहित्यामध्ये पदव्युत्तर पदवी घेतली आहे. नागरी सेवा परीक्षामधून त्यांची भारतीय प्रशासकीय सेवेत १९९५ मध्ये निवड झाली. संपूर्ण देशातून महिला उमेदवारांमधून प्रथम येण्याचा सन्मानही त्यांना लाभला आहे.

भारतीय प्रशासकीय सेवेत त्यांना २० वर्षे सेवेचा संपन्न अनुभव असून जिल्हा परिषदेतील मुख्य कार्यकारी अधिकारी, अतिरिक्त विभागीय आयुक्त, मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाच्या अतिरिक्त महानगर आयुक्त व शालेय शिक्षण व क्रीडा विभागाच्या सचिव म्हणून त्यांनी काम पाहिले आहे.

नागरी पायाभूत सुविधा क्षेत्रामधील कामाचा त्यांना दांडगा अनुभव आहे. मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाच्या अतिरिक्त महानगर आयुक्त म्हणून त्यांच्या कारकिर्दीत मुंबईत अनेक पायाभूत सुविधा प्रकल्प यशस्वीरित्या पूर्ण करण्यात आले आहेत. नागरी पायाभूत सुविधांच्या विकसनाच्या प्रदीर्घ अनुभव असल्यामुळे 'जायका'च्या (जपान इंटरनॅशनल को-ऑपरेशन एजन्सी) सहाय्याने उभारण्यात येणाऱ्या मुंबई मेट्रो-३ प्रकल्पाची धुरा, त्यांच्यावर सोपवण्यात आली आहे.

प्रवासी मुंबईच्या उपनगरीय रेल्वेने प्रवास करतात आणि साधारण तेवढेच प्रवासी बसने प्रवास करतात. मागील काही वर्षांपूर्वी मुंबईतील सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेने प्रवास करणाऱ्या लोकांचे प्रमाण ८८% होते ही अत्यंत कौतुकास्पद गोष्ट होती. तथापि मुंबईची वाढती लोकसंख्या - विशेषतः उपनगरांमधील व महानगर प्रदेशातील ठाणे, मीरारोड, भाईंदर, कल्याण, डोंबिवली यांसारख्या शहरांमध्ये होणारे स्थलांतर व

तेथील वाढती लोकसंख्या - यांना नोकरीसाठी मुंबई शहरातील business districts मध्ये करावा लागणारा रोजचा प्रवास यामुळे उपनगरीय रेल्वेवरील ताण प्रचंड प्रमाणात वाढू लागला. १७०० आसनक्षमता असणाऱ्या एका लोकल ट्रेनमधून तब्बल ५००० प्रवासी प्रवास करू लागले. आठ डब्यांच्या गाड्या बारा डब्यांच्या नंतर पंधरा डब्यांच्या झाल्या. तरीही ट्रेन्समधील आणि स्टेशनमधील जीवघेणी गर्दी कमी होऊ शकली नाही.



मेट्रो ३ साठी नियुक्त करण्यात आलेल्या सल्लागार कंपनीसमवेतच्या करारावर मुख्यमंत्री देवेंद्र फडणवीस, महानगर आयुक्त यू.पी.एस. भदान आणि मुंबई मेट्रो रेल्वे कॉर्पोरेशनच्या व्यवस्थापकीय संचालिका अश्विनी भिडे यांच्या उपस्थितीत स्वाक्षऱ्या करण्यात आल्या.

दाटीवाटीच्या गर्दीतील रोज किमान दोन वेळचा घुसमटणारा प्रवास हेच सर्वसामान्य मुंबईकरांचे जीवन होऊन गेले. अतिगर्दीमुळे ट्रेनमधून पडून होणारे रोजचे मृत्यू ही सवयीची बाब होऊन गेली. एका चौरस मीटर जागेत सहा प्रवासी उभे असणे हेच जागतिक मानक असताना मुंबईमधील लोकल ट्रेन्समध्ये हेच प्रमाण प्रतिचौरस मीटर बारा आणि कधी कधी सोळा ही असणे ही बाब या प्रवासाच्या दर्जावर मोठीच टिप्पणी करते.

ही परिस्थिती बदलण्यासाठी रेल्वे मंत्रालयाने राज्य शासनाच्या मदतीने Mumbai Urban Transport Project (MUTP) हा २००२ साली हाती घेतला. त्यात प्रामुख्याने उपनगरीय सेवेची क्षमतावाढ व अत्याधुनिक तंत्रज्ञानयुक्त रेल्वे गाड्या व अन्य सुविधा उपलब्ध करून देणे या बाबींचा समावेश होता. त्यासाठी रेल्वेमार्गालगत ठाण मांडून बसलेल्या झोपडपट्ट्यांमधील १८००० हून अधिक कुटुंबाचे पुनर्वसन करावे लागले. त्यानंतर मार्गिकांमध्ये वाढ करणे, DC प्रणालीचे AC प्रणालीत रूपांतर करणे इत्यादी बाबी शक्य झाल्या. अधिक मोठ्या आकाराच्या अधिक हवेशीर अशा नवीन ट्रेन्स आणण्यात आल्या. आठ वर्षांहून अधिक काळ चाललेल्या या प्रकल्पाचा पहिला टप्पा पूर्ण झाल्यानंतर उपनगरीय सेवेवरील ताण ३०% नी अधिक कमी होणे अपेक्षित होते. प्रत्यक्षात या प्रकल्पाच्या यशस्वी अंमल-बजावणीनंतरही उपनगरीय सेवेतील गर्दीवर आणि वाहतूक कोंडीवर पुरेसे नियंत्रण आणण्यावरील मर्यादा स्पष्ट झाल्या आहेत.

उपनगरीय रेल्वेवरील अतिरेकी गर्दीतून प्रवास करणे अशक्य झाल्यानंतर प्रवासी रस्ते वाहतुकीचा मार्ग निवडतात. पर्यायाने रस्त्यावरील खाजगी वाहनांची संख्या वाढली. प्रतिवर्षी त्यात वाढच होत आहे. Mumbai Urban Infrastructure Project (MUIP) या मुंबईतील रस्त्यांच्या रुंदीकरणाच्या व अनेक नवीन रस्ते (Missing Links) विकसित करणाऱ्या प्रकल्पानंतरही मुंबईतील रस्त्यांवरील वाहनांच्या वाढत्या गर्दीला व त्यामुळे होणाऱ्या वाहतूक कोंडीला नियंत्रित करणे शक्य झालेले नाही. परिणामी मुंबईच्या रस्त्यांवरून धावणाऱ्या बसेसचा वेगही कमालीचा कमी झालेला आहे.

मुंबई हे एक linear शहर आहे. त्याच्या तिन्ही बाजूंनी समुद्र आहे. त्यामुळे भौगोलिक विस्ताराच्या मर्यादा आहेत. उत्तर-दक्षिण दिशेने उपनगरीय रेल्वेमार्गांनी मुंबईचा आर्थिक आणि व्यापारी विकास आतापर्यंत अधोरेखित केला होता. दक्षिण मुंबईचे दक्षिण टोक हे एकमेव आणि सर्वात महत्त्वाचे व्यापारी केंद्र होते. शहराच्या आणि महानगर प्रदेशाच्या विविध भागांतून नोकरीसाठी चाकरमानी सकाळी दक्षिण मुंबईकडे

धावत आणि संध्याकाळी परत जात. अन्य शासकीय आणि खाजगी कार्यालये, व्यापारी संकुलेदेखील या रेल्वेमार्गाच्या दोन्ही बाजूंलगत स्थानकांच्या आसपासच विकसित झाली. पण हळूहळू ही परिस्थिती बदलू लागली. नियोजनाच्या माध्यमातून दक्षिण मुंबईला पर्याय म्हणून वांद्रा-कुर्ला संकुल हे व्यापारी केंद्र विकसित करण्यात आले. त्यानंतर गिरण्यांच्या जागा, सेस बिल्डिंग आणि झोपडपट्ट्या यांच्या पुनर्विकासाची प्रकिया सुरू झाली तेव्हा त्या माध्यमातून वरळी, लोअर परेल या ठिकाणी व्यापारी केंद्रे विकसित होऊ लागली. चिराबाजार, काळबादेवी या पूर्वापार चालत आलेल्या केंद्रांबरोबरच मरोळ, अंधेरी, चकाला, एमआयडीसी, सिड्झ यांसारखी व्यापारी आणि रोजगार केंद्रेही वेगाने विकसित होऊ लागली. उत्तर पूर्व व पश्चिम मुंबईतून रोजगारासाठी केवळ दक्षिण मुंबईकडे जाणारे लोंढे आता अन्य सर्वच दिशांनी धावू लागले. मुंबईतील प्रवाशांच्या हालचालीचा पॅटर्न पूर्णतः बदलला. ही नव्याने निर्माण झालेली व्यापारी आणि रोजगार केंद्रे रेल्वेमार्गाने मात्र जोडली गेलेली नव्हती. यापूर्वी चाकरमानी कोणत्याही उपनगरीय स्थानकावर उतरले तरी दहा ते पंधरा मिनिटात चालत अथवा बसने आपल्या नोकरीच्या ठिकाणी जाऊ शकत असत. ती परिस्थिती आता राहिली नाही. उपनगरीय रेल्वेचा प्रवास पार पाडल्यानंतर बस, रिक्शा, टॅक्सी अशा बहुविध मार्गांचा वापर करत, रस्त्यावरील गर्दीतून कष्टाने मार्ग काढत, धापा टाकत आपल्या नोकरीच्या ठिकाणी पोहचणे आणि संध्याकाळी तीच तारेवरची कसरत पुन्हा करणे हा जीवनशैलीचा भाग होऊन गेला. अशा परिस्थितीत मुंबई शहराच्या बदलेल्या आर्थिक, व्यापारी आणि रोजगार-निर्मितीच्या नकाशाला नव्याने समोर ठेवून सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेची व्याप्ती वाढविणे क्रमप्राप्त ठरले.

तथापि हे आता मोठेच आव्हान होते. अखंड धावणाऱ्या मुंबई शहराची गती यत्किंचितही कमी न करता, दाटीवाटीची लोकसंख्या आणि वाहतूक कोंडी यांनी आधीच गांजून गेलेल्या मुंबईकरांच्या दैनंदिन अडचणीमध्ये नव्याने भर न टाकता शहरातील सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था नव्याने निर्माण करण्याचे शिवधनुष्य पेलणे शासनाला क्रमप्राप्त होते. ब्रॉड गेज व जमिनीवरून (at grade) धावणाऱ्या उपनगरीय रेल्वेसेवेच्या जाळ्याचा विविध दिशांनी विस्तार करणे ही तर अशक्यप्रायच गोष्ट! त्यामुळेच जगातील आधुनिक शहरांनी ज्या प्रकारच्या सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेच्या आधारावर आपली कार्यक्षमता सिद्ध केली त्या मेट्रो रेल्वे सेवेचाच मुंबईसाठी विचार करण्यात आला. यापूर्वी दिल्ली मेट्रो सेवेची प्रदीर्घ चर्चा होऊन २००२ पासून दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशनच्या

(DMRC) माध्यमातून दिल्ली येथे मेट्रो उभारणीचे काम सुरू झाले होते. उन्नत आणि भुयारी अशा दोन मार्गांनी मेट्रो रेल्वेचे जाळे मुंबई शहरभर पसरवणे शक्य होते.

मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण (MMRDA) या संस्थेने २००२ साली मुंबई शहरासाठी मेट्रो मास्टर प्लॅन तयार करण्याचे काम हाती घेतले. दिल्ली मेट्रो प्राधिकरणाच्या द्वारे तयार करण्यात आलेल्या मेट्रो आरखड्यात दीडशे किमी लांबीच्या नऊ मेट्रो मार्गिकांचा समावेश होता. त्याबाबत जाणून घेण्यापूर्वी थोडे एमएमआरडीएविषयी. मुंबई शहराच्या १० पटीने मोठा असणारा हा मुंबई महानगर प्रदेश! हा महाराष्ट्रातीलच नाही तर भारतातील नागरीकरणाची सर्वात घनता असलेला प्रदेश.

यामध्ये मुंबईखेरीज एकूण १७ नागरी स्वराज्य संस्था आहेत. त्यांपैकी ८ महानगरपालिका आहेत १ कोटी ९२ लाख इतकी लोकसंख्या असलेल्या या महानगरप्रदेशात नागरीकरणाचा वेग भारतात सर्वात जास्त आहे. या प्रदेशाच्या नियोजनासाठी १९७५ मध्ये मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाची स्थापना झाली. प्रादेशिक नियोजन आणि विशेष विकास नियोजन करणाऱ्या या संस्थेने २००३ पासून या प्रदेशातील पायाभूत सुविधांच्या विकासाचे कामही सुरू केले. झोपडपट्टी पुनर्वसन प्राधिकरण आणि मुंबई महानगरपालिका यांचे काही मर्यादित अधिकारही या प्राधिकरणाला देण्यात आले. त्याआधारे विकास नियंत्रण नियमावलीतील कलम ३३.१०च्या अनुच्छेद ३.११चा वापर करून प्राधिकरणाने मुंबई शहरात प्रकल्पग्रस्तांच्या पुनर्वसनासाठी मोठ्या प्रमाणावर घरांची निर्मिती केली. जवळ जवळ ७५,००० ते ८०,००० घरांची निर्मिती प्राधिकरणाने मागील काही वर्षांत केली. परिणामस्वरूप मुंबई नागरी परिवहन प्रकल्प (एमयूटीपी) प्रकल्पांतर्गत रेल्वेमार्गावरील झोपड्यांच्या पुनर्वसनास मोठ्या प्रमाणावर चालना मिळाली. अनेक संस्थांनी मिळून राबविणाऱ्या MUTP प्रकल्पासाठी समन्वयन संस्था म्हणून मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाने यशस्वीरीत्या काम पार पाडले. त्यांतर्गत जोगेश्वरी-विक्रोळी लिंक रोड आणि सांताक्रूझ-चेंबूर लिंक रोड हे अत्यंत



मुंबई मेट्रो रेल्वे कॉर्पोरेशनच्या वृत्तांत पत्रिकेच्या प्रकाशन सोहळ्यात श्रीमती अश्विनी भिडे व कॉर्पोरेशनचे वरिष्ठ अधिकारी

महत्त्वाचे पूर्व-पश्चिम जोड रस्ते पूर्ण झाले. यानंतर प्राधिकरणाने एमयूटीपी प्रकल्पांतर्गत मुंबईतील महत्त्वाच्या रस्त्यांचे रंदीकरण आणि सुधारणांचा कार्यक्रम हाती घेतला. पूर्वी अवघ्या चार मार्गिकांचे असणारे पश्चिम द्रुतगती मार्ग व पूर्व द्रुतगती मार्ग हे जवळ जवळ दहा ते बारा मार्गिकांपर्यंत रंद करण्यात आले. याशिवाय विकास आरखड्यात कागदावरच अस्तित्वात असलेले अनेक जोड रस्तेसुद्धा विकसित करण्यात आले.

शासकीय यंत्रणांवर काही समाजघटकांकडून सातत्याने दाखविला जाणारा अनाठाची अविश्वास, शासनाच्या निर्णयप्रक्रियेचा सातत्याने दिली जाणारी आव्हाने, प्रसारमाध्यमांचा गैरवापर करून पसरवले जाणारे गैरसमज यामुळे प्रकल्प अंमलबजावणीत येणारे अडथळे, त्यामुळे होणारे नुकसान, Time आणि Cost Over run यांचा शास्त्रशुद्ध विचार कोणीही करत नाही. अशा घटकांच्या अरेरावीमुळे काही वेळा योग्य निर्णय अचूक वेळेत घेण्यास शासनही कचरते. मुंबईतील पायाभूत सुविधांचा प्रचंड अनुशेष भरून काढण्यात जसे अनंत अडथळे आहेत त्यांपैकी या अरेरावी व उत्तरदायित्व नसणाऱ्या समाजघटकांचा महत्त्वाचा वाटा आहे.

हे सर्व अडथळे दूर करून मी व माझ्या सहकाऱ्यांनी वरिष्ठ अधिकाऱ्यांच्या मार्गदर्शनाखाली २००८ ते २०१४ या काळात मुंबईचा चेहरामोहरा बदलणारे व सामान्य मुंबईकरांचा प्रवास काही अंशी सुखकर करणारे अनेक महत्त्वाकांक्षी प्रकल्प नेटाने पूर्ण केले याचा मला रास्त अभिमान आहे.

२००२ ते २०१४ या प्रदीर्घ कालावधीत मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणात प्रथम सहमहानगर आयुक्त आणि नंतर अतिरिक्त महानगर आयुक्त या पदांवर काम करण्याची संधी मला मिळाली. एमयूटीपी प्रकल्पातील काही महत्त्वाचे रस्ते, उड्डाणपूल, उन्नतमार्ग आणि रेल्वेवरील उड्डाणपुलांची कामे या कालावधीत मी माझ्या सहकाऱ्यांच्या साहाय्याने पूर्ण केली. यामध्ये पूर्व आणि पश्चिम द्रुतगती मार्गावरील काही उड्डाणपूल आणि लालबागच्या दोन किमी लांब उड्डाणपुलासह आंबेडकर मार्गावरील पाच उड्डाणपुलांचा समावेश आहे. जवळ जवळ सतरा किमी लांबीचा पूर्वमुक्त मार्ग- जो आज मुंबईचे भूषण ठरला आहे तो- पूर्ण करण्याचे भाग्यही माझ्या चमूला लाभले. यामध्ये बारा किमी लांबीचा उन्नत मार्ग, दोन बोगदे आणि जवळ जवळ पाच किमीचा जोड रस्त्यांचा समावेश आहे.

याशिवाय दहिसर आणि मिलन सबवे येथील रेल्वेवरील उड्डाणपुलांचे अत्यंत कठीण काम आम्ही पूर्ण केले. नवीन आंतरराष्ट्रीय विमानतळाला पश्चिम द्रुतगती मार्गावरून जोडणारा उन्नत मार्ग हा तर मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाच्या शिरपेचातील तुराच. तोदेखील या काळातच पूर्ण झाला. याशिवाय प्राधिकरणाने मुंबईच्या बाहेर महानगरप्रदेशातील रस्त्यांची स्थिती सुधारून अधिक गतिमान सेवा देण्यासाठी अनेक उड्डाणपुलांची कामे हाती घेऊन ती पूर्ण केली.



श्री. यु.पी.एस. मदान यांनी मुंबई मेट्रो रेल्वे कॉर्पोरेशनच्या नव्या बोधचिन्हाचे (लोगो) अनावरण केले. त्यांच्या सोबत श्रीमती अश्विनी भिडे आणि केंद्रीय नगरविकास खात्याचे अंडरसेक्रेटरी अंबूज वाजपेयी दिसत आहेत.



कोकण रेल्वे तसेच दिल्लीच्या मेट्रो उभारणीत सिंहाचा वाटा उचललेल्या श्री. श्रीधरन यांनी मुंबई मेट्रो रेल्वे कॉर्पोरेशनच्या कार्यालयाला भेट दिली तेव्हाचे छायाचित्र.

मुंबईसारख्या अत्यंत दाटीवाटीच्या शहरात हे रस्त्यांचे प्रकल्प पूर्ण करणे ही नक्कीच सोपी गोष्ट नव्हती. विकास आराखड्यात रस्त्यांसाठी राखून ठेवलेल्या जागांवर मोठ्या प्रमाणावर अतिक्रमण झालेले असते. मुंबईतील परवडणाऱ्या घरांचा प्रश्न हा अतितीव्र असल्यामुळे रिकाम्या शासकीय जागांवर झोपडपट्ट्या सहजपणे उभ्या राहतात. रस्त्यांच्या कामांसाठी या जागा मिळविण्यासाठी या जागेवर राहणाऱ्या प्रकल्पग्रस्तांचे पुनर्वसन करावे लागते. त्यासाठी राज्यशासनाच्या आदेशानुसार पात्र रहिवाशांना पर्यायी घरे द्यावी लागतात. सुदैवाने मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाकडे मोठ्या प्रमाणावर घरांची उपलब्धता असल्याने पुनर्वसनाची प्रक्रिया काही अंशी सुलभ झाली. मात्र तरीही पुनर्वसन कोठे करायचे, कधी करायचे यासाठी प्रकल्पग्रस्तांबरोबर संवाद साधावा लागतोच. अनेकदा कोणत्याही परिस्थितीत आहे त्या ठिकाणावरून अन्यत्र जाण्याची मानसिकता नसते. अशा स्थितीत या प्रकल्पग्रस्तांबरोबर सातत्याने संवाद साधावा लागतो. विस्थापनामुळे त्यांना येणाऱ्या समस्या समजून घेऊन त्यांचे निराकरण करावे लागते. प्रकल्पासाठी त्यांचे विस्थापन कसे आवश्यक आहे, तथापि ते करत असताना त्यांचे अधिक चांगल्या पद्धतीने पुनर्वसन कसे करण्यात येत आहे, याबद्दल त्यांच्या मनात विश्वास निर्माण करावा लागतोच. तरच विस्थापन आणि पुनर्वसनाची प्रक्रिया सुरळीत पार पडते. ते करत असताना वेळेचे भानही ठेवावे लागते

अन्यथा अंमलबजावणीतील दिरंगाई अपरिहार्य होते. मुंबई महानगर विकास प्रदेश प्राधिकरणातील साडेपाच वर्षांच्या कारकिर्दीत ही जबाबदारी मला मोठ्या प्रमाणात पार पाडावी लागली. सहार उन्नत मार्गासाठी ७०० कुटुंबांचे पुनर्वसन असो वा पूर्व मुक्त मार्गासाठी जवळ जवळ १५०० कुटुंबांचे पुनर्वसन असो किंवा मिलन सबवेवरील रेल्वे उड्डाणपुलांसाठी ३५० कुटुंबांचे पुनर्वसन असो, मला आणि माझ्या सहकाऱ्यांना अत्यंत सहनशीलतेने प्रकल्पग्रस्तांशी सातत्याने संवाद साधत पुनर्वसनातील अनेक कायदेशीर अडथळे पार पाडत ही प्रक्रिया पूर्ण करावी लागली. मुंबई मेट्रो मार्ग १ आणि मोनो रेल तसेच अंधेरी-घाटकोपर लिंक रोड यांच्यासाठी Right of Way उपलब्ध करून देण्यासाठी अनेक कुटुंबांचे यशस्वी पुनर्वसन करावे लागले. ही प्रक्रिया मुळीच सोपी नव्हती. ती आमच्या सहनशक्तीचा, संवादक्षमतेचा आणि निर्णयप्रक्रियेचा कस पाहणारी होती.

या प्रकल्पांसाठी अनेक खाजगी जमिनीचे संपादन करावे लागले. मुंबईतील जमिनीची टंचाई, त्यामुळे तिचे वाढते मूल्य आणि संधी मूल्य यामुळे भूसंपादनाची प्रक्रिया अधिकच अवघड होते. अशा वेळी विकास नियंत्रण नियमावलीतील विविध तरतुदींचा आधार घेऊन प्रकल्पासाठी जमीनही मिळेल व जमीनमालकाचेही नुकसान होणार नाही अशा पद्धतीने हलक्या हाताने हा गुंता सोडवावा लागतो. कोणावरही सक्ती न करता स्वेच्छेने भूसंपादन करण्यासाठी मी व माझ्या सहकाऱ्यांनी अत्यंत मेहनत घेतली. मेट्रो १ प्रकल्पासाठी केलेले भूखनवाला इमारत, फर्नांडिस बंगला, तसेच बर्फीवाला उड्डाणपुलासाठी केलेले रुईया बंगल्याचे संपादन, मिलन उड्डाणपुलासाठी श्री. लालानी यांच्या जागेचे पुनर्वसन, मोनोरेलसाठी केलेले वाकड्या चाळीचे संपादन आणि पुनर्वसन तसेच अन्य ठिकाणचे संपादन हे सर्व स्वतंत्र प्रकल्प होतील इतकी ही संपादनप्रक्रिया गुंतागुंतीची होती. पण आम्ही सातत्याने संवादाच्या माध्यमातून व असलेल्या नियमांचा आधार घेऊन कौशल्याने यातून मार्ग काढला.

प्रकल्पांसाठी अनेक धार्मिक स्थळांचेही पुनर्वसन करावे लागते. झोपडपट्टी अधिकृत असो अथवा अनधिकृत मानवी वस्त्या आल्या की विविध धर्मांची प्रार्थनास्थळे आलीच. त्यांचे विस्थापन आणि पुनर्वसन हा संवेदनशील विषय. धार्मिक दंगलीची ठिणगी पडण्याची ज्वलंत शक्यता! अशा स्थितीत संयमाने चर्चा करत, पुनर्वसनाचे पर्याय समोर ठेवत, कधी मृदू तर कधी कठोर शब्दांचा वापर करत या धार्मिक स्थळांचे पुनर्वसन करणे ही अत्यंत कठीण गोष्ट. पण हे शिवधनुष्य मी आणि माझ्या सहकाऱ्यांनी किती वेळा उचलले

त्याला मर्यादाच नाही. मेट्रो १ साठी एकमेकांच्या समोर असणाऱ्या महेश्वरी मंदिर आणि सोसायटी मशीद यांच्या काही भागांचे निष्कासन आणि पुनर्वसन, मिलन उड्डाणपुलासाठी करावे लागलेले एका मशिदीचे निष्कासन आणि पुनर्वसन, सहार उड्डाणपुलासाठी करावे लागलेले बुद्धविहाराचे पुनर्वसन, पूर्व मुक्त मार्गासाठी करावे लागलेले गणपती मंदिर, बुद्धविहार, मशिदी, क्रॉस, शनिमंदिर या सर्वांचे पूर्णतः अथवा अंशतः निष्कासन आणि पुनर्वसन ही उदाहरणे वानगीदाखल देता येतील. कोणत्याही प्रकारे कायदा सुव्यवस्थेचा प्रश्न न निर्माण होऊ देता शांततापूर्ण मार्गाने या प्रश्नांची केलेली सोडवणूक ही आम्हाला नेहमीच अभिमानाची बाब वाटत आली आहे.

प्रकल्प अंमलबजावणीत सर्वांत सोपी वाटणारी पण, प्रत्यक्षात अत्यंत कठीण असणारी गोष्ट म्हणजे शासकीय जागांची उपलब्धता आणि विविध कायदेशीर परवानग्यांची प्राप्ती. प्रकल्पासाठी राखीव तसेच आवश्यक असणाऱ्या जागा अनेकदा राज्य शासनाचे विविध विभाग, महानगरपालिका, राज्य सरकारी महामंडळे यांच्या मालकीच्या असतात. त्यांच्याकडून जागा मिळविण्याची प्रक्रिया किचकट आणि गुंतागुंतीची असते. त्यासाठी कमालीच्या संयमाची आणि पाठपुराव्याची आवश्यकता असते. त्याहूनही कठीण असते ते केंद्र शासनाच्या जागा मिळविणे. मुंबईत अनेक जागा या केंद्र शासनाच्या संरक्षण, रेल्वे, कस्टम्स सेंट्रल एक्साइज, पोस्ट आणि टेलिग्राफ, पोर्ट ट्रस्ट यांसारख्या अनेक विभागांच्या मालकीच्या आहेत. अशा जागांच्या विनिमयाबाबत केंद्र शासनाचे धोरण स्वयंस्पष्ट असले तरी मान्यता आणि हस्तांतरणासाठी लागणारा प्रत्यक्ष वेळ हा खूपच दीर्घ असतो. त्यासाठी सर्व स्तरांवर प्रचंड पाठपुरावा करावा लागतो. थकून चालत नाही. थोडासा जरी कंटाळा केला तरी प्रकल्पाचे वेळापत्रक पूर्ण कोलमडते. प्रकल्पासाठी विविध विभाग आणि मंत्रालयाच्या परवानग्या आणि ना हरकत दाखले लागतात. पर्यावरणविषयक परवानग्या, वन मंत्रालयाच्या परवानग्या, सागरीकिनारा नियंत्रण झोनसाठीच्या मान्यता, संरक्षण मंत्रालय तसेच नागरी उड्डाण मंत्रालय यांच्या मान्यता. ह्या सर्व मान्यता घेता घेता पूर्ण दमछाक होते पण थकून चालत नाही. प्रयत्न सोडता येत नाहीत. प्रकल्पात रेल्वे क्रॉसिंग असेल तर सर्व मान्यता मिळावयाला दीड ते दोन वर्षे लागतात. मुंबईची जीवनवाहिनी असलेल्या रेल्वे मार्गावरील वाहतूक न थांबवता रात्री मिळणाऱ्या तीन ते चार तासांच्या ब्लॉकमध्ये अचूक काम करावे लागते. मिलन उड्डाणपुलांच्या कामातील ६० मीटर लांबीच्या रेल्वेवरील Girder launching चे काम हे कदाचित मुंबईमधील रेल्वेवर झालेल्या आत्तापर्यंतच्या कामातील सर्वांत

गुंतागुंतीचे काम असावे. याखेरीज स्थानिक पातळीवरील वाहतूक पोलिसांच्या परवानग्या यादेखील महत्त्वाच्या असतात.

मुंबईतील दाटीवाटीच्या रस्त्यांवरील वाहतूक कोंडीत जास्त भर न टाकता प्रकल्पांचे काम करणे यासाठी खूप नियोजन करावे लागते. खूप प्रयत्नांनी वाहतूक पोलिसांची परवानगी मिळते. पण मुंबईत सातत्याने साजऱ्या होणाऱ्या अनेक सार्वजनिक सणांमुळे अनेकदा या परवानग्या रद्द केल्या जातात. केलेली सर्व मेहनत वाया जाते. कंत्राटदारांची मशिनरी, कामगार यांना कामाअभावी थांबावे लागते. मुंबईच्या रस्त्याखालील सेवावाहिन्यांचे गुंतागुंतीचे जाळे हलवून प्रकल्पांची कामे करणे हा तर एक चमत्कारच मानावा लागतो. जवळ जवळ २७ प्रकारच्या सेवा वाहिन्या असतात. जसे पाणीपुरवठा वाहिन्या, पर्जन्य जलवाहिन्या, मलनिःसारण वाहिन्या, गॅसवाहिन्या, विद्युतवाहिन्या, सर्व प्रकारच्या टेलिफोन केबल्स इत्यादी. या सेवा खंडित न करता त्यांचे स्थलांतर करणे आणि मग प्रकल्पाचे काम करणे ही एक तारेवरची कसरत असते.

प्रकल्प अंमलबजावणी करताना निश्चितच नागरिकांना गैरसोयींना तोंड द्यावे लागते. रस्त्यावर पर्यायी वळण मार्ग द्यावे लागतात. त्यामुळे वाहतूक कोंडी होते, कधी सेवावाहिन्यांचे नुकसान झाल्यामुळे अडचण होते, धूळ व आवाज यांचा त्रास होतो, काही वेळा अतिशय मर्यादित आणि अडचणीच्या जागेत काम करत असताना अपघात होतात. माझा अनुभव असा की, सर्वसामान्य नागरिक, झोपडपट्टीवासीय नागरिक हे या अडचणी समजून घेतात. सहकार्य करतात. पण उच्चभू नागरिकांच्या टीकेला व उपहासपूर्व वृत्तीला मात्र बरेच सहन करावे लागते. अशा नागरिकांना, त्यांच्या स्वयंसेवी संस्थांना, संघटनांना चर्चेच्या माध्यमातून प्रकल्पाचे महत्त्व सातत्याने समजावून सांगावे लागते आणि त्यांचा विश्वास संपादन करावा लागतो. प्रकल्पांमध्ये मोठ्या प्रमाणावर राजकीय हस्तक्षेप माझ्या तरी अनुभवास आलेले नाहीत. पण पुनर्वसन तसेच वाहतूक नियोजनाबाबत स्थानिक लोकप्रतिनिधी आग्रही असतात. काही वेळा विनाकारक अडवणूक करतात पण अनेक वेळा स्थानिक प्रश्न सोडविण्यासाठी- विशेषतः धार्मिक स्थळांच्या स्थलांतरासाठी- मदतही करतात.

पण प्रकल्पाची अंमलबजावणी करणाऱ्या संस्थांना फारशी सहानुभूती कोणाचीच नसते. प्रकल्प रखडला या समजुतीतून त्यांच्यावर नेहमी टीकेची झोड उठविली जाते. प्रकल्प करताना पडद्यामागे किती नाट्य घडत असते हे मी माझ्या आधीच्या निवेदनात स्पष्ट केले आहे. हजारो

अडचणींचे डोंगर पार पाडावे लागतात तेव्हा प्रत्यक्ष काम सुरू करता येते आणि ते एकसंधपणे चालू ठेवता येते. पण अनेक समस्यांमुळे मधेच काम बंदही करावे लागते. मोठी मोठी यंत्रे demobilise आणि remobilise करावी लागतात. पण या गोष्टींची पुरेशी कल्पना नसल्याने किंवा त्या जाणून घेण्याची इच्छा नसल्याने प्रसारमाध्यमांकडून व विविध समाजघटकांकडून सातत्याने प्रकल्प अंमलबजावणी यंत्रणांवर सातत्याने टीकेचा भडीमार होत असतो. एकेक अडचण सोडविण्यासाठी घेतलेल्या कष्टांची ना जाणीव असते ना कदर! पण स्वतःच स्वतःला बळ देत पुढे जावे लागते. काही स्वयंसेवी संस्था तर आपल्याकडेच शहराच्या कल्याणाची जबाबदारी लोकांनी सुपूर्द केली असल्यासारखे प्रकल्प अंमलबजावणी यंत्रणांना सातत्याने खलनायकत्व बहाल करण्यात आनंद मानतात. पण त्या संस्था हे विसरतात की, प्रकल्प राबविण्याचे निर्णय हे लोकनियुक्त शासनाने व बऱ्याचदा त्यांच्या निर्णय घेणाऱ्या सर्वोच्च संस्थेने म्हणजे केंद्रीय अथवा राज्य मंत्रिमंडळाने घेतलेले असतात. त्यांना नागरी विकासाच्या बाबतीत bird's eyeview ठेवावा लागतो व सर्व बाबींचा साकल्याने विचार करून निर्णय घ्यावा लागतो. हे करत असताना प्रकल्पाबाबतची जाहीर निवेदने तसेच जनसुनावणी घेतली जाते. पर्यावरण आघात मूल्यमापन (EIA) तसेच सामाजिक आघात मूल्यमापन (SIA) करावे लागतात. प्रकल्पाचा Financial and Economic Internal Rate of Return विचारात घेतला जातो. तथापि शासकीय यंत्रणांवर काही समाजघटकांकडून सातत्याने दाखविला जाणारा अनाटायी अविश्वास, शासनाच्या निर्णयप्रक्रियेचा सातत्याने दिली जाणारी आव्हाने, प्रसारमाध्यमांचा गैरवापर करून पसरवले जाणारे गैरसमज यामुळे प्रकल्प अंमलबजावणीत येणारे अडथळे, त्यामुळे होणारे नुकसान, Time आणि Cost Over run यांचा शास्त्रशुद्ध विचार कोणीही करत नाही. अशा घटकांच्या अरेरावीमुळे काही वेळा योग्य निर्णय अचूक वेळेत घेण्यास शासनही कचरते. मुंबईतील पायाभूत सुविधांचा प्रचंड अनुशेष भरून काढण्यात जसे अनंत अडथळे आहेत त्यांपैकी या अरेरावी व उत्तरदायित्व नसणाऱ्या समाजघटकांचा महत्त्वाचा वाटा आहे.

हे सर्व अडथळे दूर करून मी व माझ्या सहकाऱ्यांनी वरिष्ठ अधिकाऱ्यांच्या मार्गदर्शनाखाली २००८ ते २०१४ या काळात मुंबईचा चेहरामोहरा बदलणारे व सामान्य मुंबईकरांचा प्रवास काही अंशी सुखकर करणारे अनेक महत्त्वाकांक्षी प्रकल्प नेटाने पूर्ण केले याचा मला रास्त अभिमान आहे. या कामांचे योग्य ते श्रेय आम्हाला सार्वजनिक व्यासपीठावर क्वचितच मिळाले.

पण खूप मनापासून प्रयत्न करून सुयोग्य पुनर्वसन केलेले एखादे प्रकल्पप्रस्त कुटुंब आवर्जून संपर्क ठेवते व कृतज्ञता व्यक्त करते किंवा पूर्वमुक्त मार्गावरून दक्षिण मुंबईतून बारा मिनिटात वाऱ्याच्या वेगाने चेंबूरला पोहोचल्यानंतर आनंदित झालेले कोणी शुभचिंतक अभिनंदनाचा लघुसंदेश पाठवतात किंवा परदेशातून आलेले पाहुणे विमानतळावर उतरल्यानंतर अतिशय सुंदर अशा सहार उन्नत मार्गाने अवघ्या पाच मिनिटांत पश्चिम द्रुतगती मार्गावर येतात तेव्हा केलेल्या कामाची पावती मिळूनच जाते.

मुंबई नागरी पायाभूत प्रकल्प म्हणजे एमयूआयपी सारखे रस्ते विकासाचे अनेक प्रकल्प हाती घेऊनही मुंबई शहराची वाहतूक कोंडी नियंत्रणात येऊ शकली नाही. त्यामुळेच यापूर्वी नमूद केल्यानुसार मुंबईसाठी मेट्रो मास्टर प्लॅन तयार करण्याचे काम २००२ साली मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाने हाती घेतले. दिल्ली मेट्रो रेल्वे कॉर्पोरेशनने तयार केलेल्या आराखड्यात दीडशे किमी लांबीच्या नऊ मेट्रो मार्गांचा अंतर्भाव होता. उत्तर-दक्षिण व पूर्व-पश्चिम असे पसरलेले हे मार्ग सध्या असलेल्या उपनगरीय रेल्वेमार्गांनाही जोडले जाणे अपेक्षित होते. उपनगरीय रेल्वे मार्गांच्या प्रभावक्षेत्राच्या बाहेर पसरलेल्या रोजगार व व्यापारी केंद्रांना गतिमान व रेल्वे आधारित सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेने जोडण्याचा एकमेव मार्ग म्हणजे मेट्रो रेल्वे आराखड्याची अंमलबजावणी करणे हाच होता. मेट्रो मार्गांवर दर एक किमी अंतरावर स्टेशन्स असल्यामुळे शेवटच्या टप्प्यातील जोडणीसाठी पुन्हा वेगळ्या वाहतूक प्रकाराची आवश्यकता भासत नाही. त्यामुळे जगातील सर्व महत्त्वाच्या शहरात सार्वजनिक वाहतुकीसाठी मेट्रो प्रणालीचा प्रभावी वापर करण्यात आला आहे. तथापि ही व्यवस्था खर्चीक आहे आणि त्यासाठी मोठी भांडवली गुंतवणूक लागते. त्यामुळेच दिल्ली, बेंगलोर, चेन्नई यांसारख्या शहरांमध्ये मेट्रो उभारणीसाठी स्वतंत्र कंपनी स्थापण्यात येऊन Japanese International Cooperation Agency (JICA) यांच्याद्वारे स्वस्त व्याजदराने व दीर्घमुदतीचे कर्ज घेण्यात आले; जेणेकरून पुरेशी भांडवली उपलब्धता होईल.

मुंबईमध्ये मात्र मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाची स्वतःची भांडवली गुंतवणुकीची उत्तम क्षमता असल्याने वर्सोवा-अंधेरी-घाटकोपर ही ११.५ किमी लांबीची पहिली मेट्रो मार्गिका आणि चारकोप-बांद्रा-मानखुर्द ही ३५ किमी लांबीची दुसरी मेट्रो मार्गिका या सार्वजनिक खाजगी सहभागातून (Public-Private Partnership) बांधण्याचा त्यांनी निर्णय घेतला. त्यांपैकी २००७ साली काम सुरू झालेली मेट्रो मार्गिका - एक २०१३ साली पूर्ण होऊन

धावू लागली. वर्सोवा ते घाटकोपर हे ७० मिनिटांचे अंतर अवघ्या सतरा मिनिटांचे झाले आणि मुंबईकरांची मोठीच सोय झाली. दुसरी मार्गिका कार डेपोच्या पर्यावरण विषयक समस्यांमुळे सुरू करता आली नाही. तथापि आता मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाने नव्याने मेट्रो मार्गिका २ व ७ या उन्नत मार्गांचे काम हाती घेतले आहे व ते २०१९ पर्यंत पूर्ण करण्याचा त्यांचा मानस आहे.

मेट्रो मार्गिका क्र. ३ ही ३३.५ किमी लांबीची असून ती बीकेसी व विमानतळ मार्गे कुलाबा ते सीप्ल अशी पूर्णतः भूमिगत मार्गाने धावणार आहे. मुंबईतील ही एकमेव आणि भारतातील सर्वात जास्त लांबीची भुयारी मेट्रो असणार आहे. २७ स्टेशन्स असणाऱ्या या मेट्रो मार्गिकेमुळे कुलाबा ते सीप्ल हे अंतर अवघ्या ६० मिनिटांत कापले जाणार आहे. कफ परेड, फोर्ट, काळबादेवी, वरळी, परेल, बीकेसी, MIDC, सीप्ल यांसारखी आज रेल्वेमार्गावर नसलेली रोजगार व व्यापारी केंद्रे मेट्रोने थेट जोडली जाणार आहेत. विमानतळासाठी तीन स्थानके असणार आहेत व त्याद्वारे थेट आंतरदेशीय आणि आंतरराष्ट्रीय टर्मिनल्सवर जाता येणार आहे. दररोज १४ लाख ते १७ लाख प्रवासी वाहून नेण्याची क्षमता असणाऱ्या या मेट्रो मार्गिकेमुळे जवळ जवळ साडेचार ते साडेसहा लाख वाहने रस्त्यावरून कमी होणार आहेत. त्यामुळे इंधनात बचत होऊन वायू व ध्वनिप्रदूषण मोठ्या प्रमाणावर कमी होणार आहे. ही मेट्रो मध्य रेल्वे, पश्चिम रेल्वे, मेट्रो मार्गिका १ व २ आणि मोनोरेलला विविध स्टेशन्सवर जोडली जाणार असून त्यामुळे मुंबईकरांची मोठीच सोय होणार आहे. परवडणाऱ्या भाड्यात वातानुकूलित, गतिमान, सुरक्षित आणि अत्याधुनिक सोयींनी युक्त प्रवास त्यांना करता येणार आहे. सुमारे २३,१३६ कोटी रु. किमतीच्या या प्रकल्पाच्या अंमलबजावणीसाठी केंद्र व राज्य शासनाचे समान समभाग असणाऱ्या मुंबई मेट्रो रेल्वे कॉर्पोरेशन या संस्थेची स्थापना २०१४ साली करण्यात आली असून JICA या संस्थेकडून प्रकल्पासाठी अल्प व्याजदराने व दीर्घमुदतीचे कर्ज घेण्यात आले आहे. प्रकल्पाच्या स्थापत्य बांधकामाचा प्रारंभ झाला असून प्रकल्पाचा सीप्ल ते BKC हा पहिला टप्पा सप्टेंबर २०२० व BKC ते कफपरेड हा दुसरा टप्पा मार्च २०२१ पर्यंत करण्याचे पूर्ण नियोजन आहे. Tunnel Boring Machines द्वारे भुयारी मार्गाचे काम होणार असून Cut and Cover आणि NATM या तंत्राद्वारे भूमिगत स्टेशन्सची कामे होणार आहेत. पूर्णतः स्वयंचलित व अत्याधुनिक तंत्रांनी युक्त अशा आठ डब्यांच्या ५५ रेल्वेगाड्या प्रकल्पामध्ये असणार आहेत. प्रकल्पाचे काम अत्यंत आव्हानात्मक असूनही ते

वेळेवर पूर्ण करण्यासाठी मुंबई मेट्रो रेल्वे कॉर्पोरेशन कटिबद्ध आहे.

परंतु प्रकल्प जेवढा मोठा तेवढ्याच त्यातील अडचणीही मोठ्या. मोठ्या प्रकल्पांचा आवाका समजणे अनेकांसाठी कठीण असते. सर्वसाधारणपणे शासकीय यंत्रणांवर अविश्वास असल्याने अशी यंत्रणा एवढा मोठा गुंतागुंतीचा प्रकल्प हाती घेऊन तो पूर्ण करू शकेल यावर अनेकांचा विश्वासच नसतो. त्यामुळे अशा व्यक्ती आणि संस्था प्रकल्पाबद्दल गैरसमज पसरविण्याचे काम मोठ्या नेटाने करतात. काही वेळा प्रसारमाध्यमाची साथही त्यांना मिळते. अशा वेळी सातत्याने वेगवेगळ्या व्यासपीठांवर जनसुनावणी करून प्रकल्पाची माहिती लोकांना द्यावी लागते व गैरसमज दूर करावे लागतात. त्यासाठी थेट संवाद आणि समाजमाध्यमे यांचा प्रभावी वापर करण्याचा प्रयत्न मुंबई मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन करत आहे.

भूमिगत प्रकल्प असल्याने प्रकल्पासाठी लागणाऱ्या कायमस्वरूपी जागांचे प्रमाण खूप अल्प आहे. तथापि तात्पुरत्या वापरासाठी मात्र ७५ ते ८० हेक्टर जागा लागते. ही जागा शासनाची व महानगरपालिकाची प्रामुख्याने असून त्यातील बहुतांश जागा ही प्रत्यक्ष काम सुरू होण्यापूर्वीच मिळविण्यात आम्ही यशस्वी झालो आहोत. प्रकल्पासाठी सुमारे ४००० झाडे तोडावी लागणार आहेत. परंतु त्यांपैकी शक्य तेवढ्या झाडांचे पुनरोपण (Transplantation) आणि शक्य नसलेल्या झाडांसाठी तीनपट झाडांचे नव्याने रोपण करण्यात येणार आहे. ४००० झाडे तोडल्यामुळे हवेतील कार्बनडायऑक्साईड साधारण १ लाख किग्रॅ. एवढा वाढू शकेल पण मेट्रोचे काम पूर्ण झाल्यानंतर, रस्त्यांवरील वाहने कमी होऊन वाचनाऱ्या इंधनामुळे प्रतिवर्षी सुमारे ९९ लाख किग्रॅ. कार्बनडायऑक्साईड हवेतून कमी होणार आहे. तीनपटीने अधिक झाडे लावल्यामुळे पर्यावरणाची हानीदेखील रोखली जाणार आहे. या प्रकल्पासाठी विस्थापित कराव्या लागणाऱ्या सुमारे २००० झोपड्यांच्या पुनर्वसनाचे काम नजीकच्याच परिसरात प्रकल्पग्रस्तांच्या सहमतीनेच करण्यात येत असून त्या प्रक्रियेला सुरुवातदेखील झाली आहे. गिरगाव-काळबादेवी परिसरातील ३५० ते ४०० कुटुंबांना तात्पुरत्या स्वरूपात विस्थापित करावे लागणार असून त्यांचे पुनर्वसनही त्याच भागात करण्यात येणार आहे. मोडकळीला आलेल्या व पुनर्विकासास योग्य अशाच इमारतीचा यासाठी विचार करण्यात आला आहे. यासाठी नियोजनबद्ध आराखडा तयार करण्यात आला असून प्रकल्पासाठी जागा आणि रहिवाशांसाठी मोठ्या आकाराची व आधुनिक सोयींनी युक्त घरे त्याच परिसरात मिळणे या दोन्ही बाबी साध्य होणार आहेत.

अत्याधुनिक सोयींनी युक्त मेट्रो मार्गिका ३ ही मुंबईची दुसरी जीवनवाहिनी ठरणार आहे यात शंकाच नाही स्वयंचलित Platform Screen doors, सीसी टीव्ही कॅमेरे, Automatic Train Control, Automatic Train Protection, Lifts आणि Escalaters, संपूर्ण वातानुकूलित गाड्या, CBTC सिग्नलिंग प्रणाली यांसारख्या यंत्रणामुळे सुरक्षित आणि सुखकर प्रवास शक्य होणार आहे.

मा. मुख्यमंत्री महोदय वॉर रूम या त्यांच्या स्तरावरील यंत्रणेद्वारे या प्रकल्पाचा नियोजन आढावा घेतात व राज्यस्तरावरील प्रकल्पाच्या अडचणी दूर करण्यासाठी पुढाकार घेतात. मा. पंतप्रधान प्रगती या प्रकल्प आढावा कार्यप्रणालीद्वारे या प्रकल्पाचा नियमित आढावा घेतात व त्याद्वारे केंद्रस्तरावरील अडचणी दूर करण्याचा प्रयत्न होतो. मुंबई मेट्रो रेल कॉर्पोरेशनकडे यासाठी अत्यंत व्यावसायिक तज्ञ अधिकाऱ्यांचा चमू असून जागतिक स्तरावरील उत्तम दर्जाचे सल्लागार प्रकल्पासाठी उपलब्ध आहेत. यापूर्वीचे प्रकल्प राबविताना आलेल्या अडचणी, त्यामधून मिळालेले धडे यांचा विचार करून हा प्रकल्प राबविताना अनेक आगाऊ उपाययोजना करण्यात आल्या आहेत, जेणेकरून प्रकल्पाचे काम प्रत्यक्ष सुरू झाल्यानंतर वेळ वाया जाणार नाही व प्रकल्पाचे काम वेळेत पूर्ण होईल. नागरिकांची कमीतकमी गैरसोय होईल अशा रीतीने सुयोग्य नियोजन करून, पर्यावरणाचा, वारसाहक्क इमारतींचा सर्वेक्षण विचार करून व सुरक्षिततेला आणि गुणवत्तेला सर्वात जास्त प्राधान्य देऊन हा प्रकल्प पूर्ण करण्यात येईल. त्यासाठी समस्त मुंबईकऱ्यांच्या सहकार्याची अपेक्षा आहे आणि त्याबाबत पूर्ण खात्रीही आहे.

उर्वरित मेट्रो प्रकल्पांची कामे ही मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाने हाती घेतली असून पुढील पाच वर्षांत मेट्रोचे हे जाळे निर्माण करून मुंबईतील सार्वजनिक वाहतुकीची क्षमता वृद्धिंगत करण्याचा जाणीवपूर्वक प्रयत्न राज्यशासन करत आहे. मानोरेलचा दुसरा टप्पाही पुढील वर्षभरात पूर्ण होऊन उपनगरी व मेट्रो सेवेला पूरक वाहतूक व्यवस्था म्हणून ती प्रभावी ठरेल. रेल्वेआधारित सार्वजनिक वाहतुकीच्या सबलीकरणाने रस्त्यावरील वाहतूक कोंडी मोठ्या प्रमाणावर कमी होईल. अधिक सुखकर आणि सोयीस्कर पर्याय उपलब्ध झाल्यास स्वतःच्या वाहनांऐवजी हाच पर्याय मुंबईकर निवडतील. मुंबईच्या कानाकोपऱ्यात मेट्रो पोहचल्याने ठरावीक व्यापारी केंद्रांना आलेले महत्त्व आपोआपच कमी होऊन शहराची सर्वांगीण भरभराट होईल यात तीळमात्रही शंका नाही.

- अश्विनी भिडे

ashwini.bhide@mmrcl.com

★ ★