

जयंत होवाळ

jayant.hawal@timesgroup.com

अनेक वाद-विवाद आणि आव्हानांनंतर मेट्रोच्या प्रत्यक्ष कामाला झालेली सुरुवात, हा प्रवास कसा होता?

■ प्रकल्पासाठी २०१४ साली स्वतंत्र कॉर्पोरेशनची स्थापना झाली. खरे तर २०११पासूनच कामाला सुरुवात झाली होती. पण ती प्रत्यक्ष प्रकल्पस्थळी नव्हती. जमीन संपादन करणे, विविध सरकारी विभागांच्या परवानग्या मिळवणे, जपानी वित्तीय संस्था 'जायका'कडून कर्ज मिळवणे, प्रकल्पाचे सामाजिक-आर्थिक परिणाम तपासणे, संस्थेची उभारणी करणे, धोरण तयार करणे आदी कामे सुरु होती. त्यासाठी घेण्यात आलेल्या मेहनतीनंतर आज कॉर्पोरेशनची स्वतःची वेगळी प्रतिमा निर्माण झाली आहे. प्रकल्पाविषयी विनाकारण गैरसमज निर्माण केले गेले, हकनाक विरोध करण्याचा प्रयत्न झाला. परंतु



पुन्हा एकदा अधोरेखित झाले. आजही मेट्रो ३ संदर्भात सोशल मीडियावर काही प्रमाणात गैरसमज पसरवले जात आहेत. परंतु हा प्रकल्प मुंबईच्या हिताचा असल्याची खात्री मुंबईकरांना पटली आहे आणि तेही सहकार्य करत आहेत. मेट्रो ३ प्रकल्पाची व्याप्ती खूपच जास्त असून मुंबईतील मोठा प्रकल्प असलेल्या मेट्रो-१पेक्षा हा प्रकल्प १० पटीने मोठा आहे. या प्रकल्पासाठी सरकारच्या विविध १२ विभागांकडून ७५ हेक्टर जागा मिळवली. आणि अत्यंत कमी वेळात ही कामे पार पाडली. राज्य आणि केंद्र सरकारचे विविध विभाग, शहर व उपनगर जिल्हाधिकारी मुंबई महापालिका, एमएमआरडीए, रेल्वे, एअरपोर्ट प्राधिकरण, म्हाडा, एसआरए, मुंबई पोलिस, वाहतूक पोलिस, या सर्वांनी दिलेल्या सहकार्याबद्दल त्यांचे आभार मानावेच लागतील.

आरेतील कारशेडचा प्रश्न जास्त चिघळला असे वाटते का?

मेट्रो ३ प्रकल्पासाठी बोगदा खोदण्याच्या अत्यंत महत्त्वाच्या कामाला लवकरच सुरुवात होणार आहे. त्यासाठी अजस्र वंत्रे मुंबईत दाखल झाली आहेत. बांधकामाच्या दृष्टीने या प्रकल्पाने महत्त्वाचा टप्पा गाठला आहे. २०११पासून आकारास येत असलेल्या या प्रकल्पात काही वाद निर्माण झाले, जागा संपादन करणे आदी आव्हानांचा सामना करावा लागला. या सर्व आव्हानांचा सामना करत समर्थपणे प्रकल्पाची पुरा वाहणाच्या मुंबई मेट्रो रेल कॉर्पोरेशनच्या व्यवस्थापकीय संचालक अश्विनी भिडे यांच्याशी या प्रवासाबाबत केलेली बातचीत.



भविष्यात मुंबईला मेट्रोशिवाय पर्याय नाही!



गैरसमजातून निर्माण झालेला विरोध संवादाच्या माध्यमातून कमी करण्याचा प्रयत्न केला. हा सगळा प्रवास आव्हानात्मक होता, पण बरेच काही शिकवणारा होता.

सर्वात मोठे आव्हान कोणते होते?

■ गेल्या आठ वर्षांपासून मी पायाभूत सुविधांशी संबंधित प्रकल्पांशी निगडित आहे. मिलन सबवेवर उड्डाणपूल बांधणे, ईस्टर्न फ्रीवे, सहार एलिक्ट्रेड रोड बांधणे या प्रकल्पांच्या वेळीही लोकांचे पुनर्वसन, त्यांचा विरोध, यंत्रणांकडून जागा संपादन करणे आदी आव्हाने होती. तेव्हाही वाटाघाटे किंहे प्रश्न मार्गी लागणार तरी कधी? परंतु सातत्य आणि चिकाटीने ही आव्हाने पार केली. संवाद, माहितीचे प्रसारण आणि संयम या तीन गोष्टींमुळे अनेक कामे पार पडतात, हे

■ मुळात आरे हा वादाचा मुद्दाच नाही. दुग्ध विकास खात्याची ही जागा २०१४ साली सरकारने आमहाला दिली. एकूण आरेचे क्षेत्र १२०० हेक्टर असून त्यापैकी फक्त ३० हेक्टर जागेवर कारशेड उभे राहणार आहे. कारशेडची जागा जंगल या वर्गवारीत येत नाही. ही जागा आरेच्या एका कोपऱ्यात असून जेव्हीएलआर, मरोळ-मरोशी रोड व मुलुंड-जोगाव अशा तीन वर्दळीच्या मार्गांलगत आहे. या जागेचा तसेच या व्यतिरिक्त मिळालेल्या आणखी तीन हेक्टर जागेचा वापर हा कारशेडसाठीच केला जाणार असून व्यावसायिक वापर अजिबात केला जाणार

नाही. ही जागा पर्यावरण संवेदन क्षेत्र (इको सेन्सिटीव्ह झोन)मधून जाहीर व्हावी, अशी मागणी काही स्वयंसेवी संस्थांनी राष्ट्रीय हरित लवादाकडे केली होती. मेट्रो प्रकल्प पर्यावरण संवेदन क्षेत्रात नाही. त्यामुळे प्रकल्पाच्या बांधकामावर लवादाची स्वगिती येण्याचा प्रश्नच नाही.

वृक्षतोडीमुळेही बराच वादंग निर्माण झाला...

■ एखाद्या प्रकल्पस्थळी झाडे असतील तर ती तोडणे किंवा आवश्यक त्या झाडांचे अन्यत्र पुनरोपण करणे अपरिहार्य असते. झाडे न तोडता प्रकल्प करा, असे म्हणणेच मुळात हास्यास्पद आहे. मुंबईत बांधकामासाठी कितीतरी झाडे तोडली जाताना, तेव्हा का नाही आक्षेप घेतला जात? उलट आम्ही प्रकल्पासाठी तोडण्यात येणाऱ्या झाडांच्या मोबदल्यात तिप्पट झाडे लावत आहोत. काही झाडांचे पुनरोपण करणार आहोत. त्याशिवाय आमचे योगदान म्हणून आणखी झाडे लावण्याची ग्वाही उच्च न्यायालयात दिली आहे. लोकांना वाटते

की आम्ही फक्त बोलतो. पण या कामावर देखरेख ठेवण्यासाठी न्यायालयाने दोन जणांची समिती नेमली आहे. शिवाय दोन विशेष अधिकारी प्रकल्पस्थळी जाऊन पाहणी करतात. आमचे काम

समाधानकारक असल्याचा अहवाल त्यांनी दिला आहे.

गिरगाव-काळबादेवी प्रकल्पबाधितांच्या पुनर्वसनाविषयी काय सांगाल?

■ मेट्रोमुळे या भागातील लोकांना पुनर्वकासाची संशे मिळाली आहे. अन्यथा या भागातील प्रकल्पबाधित इमारतींचा स्वतंत्रपणे पुनर्विकास करणे अशक्य होते. आता आम्ही क्लस्टरच्या माध्यमातून पुनर्वकासाची योजना राबवत आहोत. लोकांचे राहत्या ठिकाणीच पुनर्वसन होणार आहे. त्यांना दुप्पट आकाराची घरे मिळणार आहेत. नव्या इमारती बांधून होईपर्यंत ज्यांना भाड्याच्या घरात रहायचे असेल त्यांना क्षेत्रफळानुसार भाड्याची रक्कमही देणार आहोत.

मेट्रोमुळे काय बदल घडेल असे वाटते?

■ सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था किती सक्षम आहे वापर त्या शहराची कार्यक्षमता ठरत असते. आज विकसित देशातील लंडन, पॅरिस, सिंगापूर, हाँगकँग, सेऊल या सारख्या शहरांनी हेच दाखवून दिले आहे. मुंबई देशाची आर्थिक राजधानी आहे, हजारो लोक रोजगारासाठी या शहरात येतात. त्यामुळे

सक्षम असणाऱ्या आपल्या सार्वजनिक सेवेवरचा ताण वाढला आहे. पूर्वी दक्षिण मुंबई हे रोजगार आणि व्यापार उदिमाचे प्रमुख स्थान होते. आता बीकेसी, मरोळ, लोअर परळ अशी ठिकाणे नोकरी-व्यवसायाची नवी केंद्रे झाली आहेत. या सर्वच ठिकाणी जमिनीवरची रेल्वे पोहचू शकत नाही. १२ लाख वाहनांची दरवर्षी नव्याने भर पडत आहे, भौगोलिक परिस्थितीमुळे रस्त्यांचे जाळे पुरेसे नाही, प्रवासाच्या वेळेत दिवसागणिक वाढ होत आहे, धकाधकीच्या दिनक्रमामुळे लोकांची कार्यक्षमता कमी होत आहे. लोकांना कुटुंबाला वेळ देता येत नाही. आरोग्याचे प्रश्न निर्माण झाले आहेत. अशा वेळी कामकाजाच्या ठिकाणी पोहोचण्यासाठी मुंबईकरांना कमी वेळा आणि सुखकर सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेचा पर्याय देण्याची नितांत गरज होती. पुढल्या ५० वर्षांचा विचार करता मेट्रो शिवाय पर्याय नाही. मेट्रो- ३ सह १५० कि.मी.चे आणखी मेट्रो प्रकल्प येत्या काही वर्षांत कार्यान्वित होतील. सध्या मुंबईत विभागानुसार जागांचे दर बदलत आहेत. मेट्रोचे जाळे निर्माण झाल्यानंतर ही तफावत दूर होईल. मेट्रो स्थानक हे एक किलोमीटरच्या अंतरात असल्याने विविध विभागातील लोकांना दळबळणाचा पर्याय मिळेल. मेट्रो-३ मधून रोज १७ लाख प्रवासी अपेक्षित आहेत. त्यामुळे मेट्रोचा आवाका आणि फायदा लक्षात येईल. शिवाय हजारो वाहने कमी होणार असल्याने प्रदूषण कमी होईल, इंधनात बचत होईल. थोडक्यात मेट्रोमुळे नव्या पिढीला एक कार्यक्षम शहर पाहायला मिळेल.