

वाहतूक प्रकल्पांच्या सुरक्षेचा भार ग्राहकांच्या तिकिटार नको

कुलाबा-वांदे-सीक्य या देशातल्या पहिल्या व्हिल्या भूमीगत मेट्रो-३ चे काम यंदाच्या वर्षात मुख्य टप्प्यात पोहचणार आहे. मुंबईच्या विकासाला अनुगुणाने आणखी ग्राहकांचा समावेश शहर नियोजनाचा भाग म्हणून घ्यायला हवा. त्यामुळे प्रवाशांचा एफ टू एफ कनेक्टिव्हिटी, प्रकल्प समन्वयासाठी वेगवेगळ्या यंत्रणांसाठी धोरण आणि सुरक्षा यंत्रणांची निश्चिंत जाबाबदारी घ्यायला हवे. भविष्यातील मुंबईच्या प्रकल्पाच्या दृष्टीने महत्त्वाचे आहेत. मुंबई मेट्रो-३ प्रकल्पाचे काम आगामी वर्षभरात कोणत्या टप्प्यात पोहचणार आहे, या मुद्द्यावर 'आयलंड महानगर'चे प्रतिनिधी किरण कारडे यांनी मुंबई मेट्रो रेल कॉर्पोरेशनच्या व्यवस्थापकीय संचालिका अश्विनी भिडे यांची घेतलेली मुलाखत.

मुंबईतील विविध यंत्रणांचे सहकार्य कशा पद्धतीने मिळालेले आहे ?
कुलाबा वांदे सीक्य या संपूर्ण मेट्रो ३ प्रकल्पाच्या भूयारीकरणाला महापालिका आणि ट्रॅकिंग पोलीस यांची सातत्याने मदत लागते. त्यासाठीचा समन्वय या दोन्ही यंत्रणांसोबत सातत्याने पांगला राहिला आहे. मुख्यमंत्र्यांच्या वॉररूममध्येच या आधी अनेक यंत्रणांचे सहकार्य आपल्याला मिळाले आहे. विशेष: जमिनीचे जे प्रश्न होते किंवा परवानग्या ज्या लागल्या त्या आता मिळाल्या आहेत. पण आता रस्त्याच्या खाली आपण काम करतो, त्यामुळे सेवा वाहत्याचे जाळे सांभाळूनच हे काम करावे लागणार आहे. संपूर्ण कामामध्ये वाहतूक यंत्रणेची मदत सातत्याने लागणार आहे. कारण अनेक ठिकाणी प्रकल्पाच्या कामाच्या निमित्ताने वाहतूक व्यवस्थेसाठी रस्ते बळखटवत आले आहेत. झोपडपट्टी सुधार मंडळ (एसआए)

आणि म्हाडाच्या जागेचा वापर करण्यात आला आहे. अनेक शासनाच्या यंत्रणांची मदत या प्रकल्पाच्या झालेली आहे. खूप चांगले समन्वय या प्रकल्पाच्या आतारपती मिळाले आहे. वायुदळी यंत्रणांचे सहकार्य मिळणे आवश्यक असणार आहे.
मेट्रो ३ प्रकल्पाचे इतर मेट्रोच्या तुलनेत कोणते वैशिष्ट्य सांगता येईल ?
भुयारी मेट्रो असलेल्या पूर्ण: भूमीगत अशा हातातला हा सर्वात मोठा प्रकल्प आहे. एकाच शहरामध्ये ५२ किलोमीटर भूयारीकरण आतापर्यंत कुठेही झालेला नाही. ते आपण मेट्रो ३ प्रकल्पाच्या माध्यमातून करत आहोत. सर्वात महत्त्वाचे म्हणजे दक्षिण मुंबईत उपनगरातील अतिशय दाटीवाटीच्या जागेत २० भूमीगत स्थानकांची कामे या प्रकल्पाच्या निमित्ताने होत आहेत. मुंबईतली जागेची कमतरता, प्रकल्पप्रस्तांचे पुनर्वसन असो, वृक्ष लागवड



टू द पॉईंट
अश्विनी भिडे

असो या सगळ्या गोष्टी प्रकल्पाच्या दृष्टीने अतिशय वैशिष्ट्यपूर्ण आहेत. या प्रकल्पाअंतर्गत गिरगाव काळव्यादेवीसरखी स्थानके आहेत, या स्टेशनच्या भूसांपात आणि स्टेशनच काम हे सगळे एकाच कायद्याचे आहेत. हे काम अतिशय विशेष काम आहे. मुंबईसारख्या दाटीवाटीच्या आणि लोकसंख्येची घनता मोठी

असलेल्या शहरात हा भूयारी प्रकल्प उभारणे हे एक वेगळेपणच म्हणता येईल. या प्रकल्पाच्या निमित्ताने अनेक गोष्टी शिकायला मिळाल्या आहेत. त्यामुळे मेट्रोच्या प्रकल्पासाठीचे विशेष कोशल्या या प्रकल्पाच्या निमित्ताने एएमआरसाठीने मिळवलेले आहे. आगामी तीन वर्षात प्रकल्प पूर्ण होईपर्यंत या सगळ्या विशेष ज्ञानामध्ये आणखी भर घडणार आहे, असा विश्वास घडतो.

मुंबईच्या विकासाला अनुगुणाने कोणत्या धोरणाचा समावेश होणे गरजेचे आहे ?
मेट्रो कोणत्या प्रत्येक कॉरिडोर जरी स्वतंत्र असला तरीही त्याचा विचार हा एका शहरासाठीच नेहमच म्हणून करणे गरजेचे आहे. प्रवासांच्या प्रवासाच्या दृष्टीने प्रकल्पातील लास्ट मूव्ह कनेक्टिव्हिटी आहे, ज्यामध्ये एक प्रकल्प दाटल्या प्रकल्पाशी जोडणे (इंटरकनेक्ट होणे) अपेक्षित आहे. (सिस्टिवर वृत्त पान ११)

प्रवाशांच्या एन्ड टू एन्ड कनेक्टिव्हिटीचे धोरण गरजेचे-अश्विनी भिडे

मेट्रो, रेल्वे, बसेट अशा वेगवेगळ्या वाहतूकीच्या सेवा पुरवठादारांसोबत ही कनेक्टिव्हिटी घडणे गरजेचे आहे. प्रकल्प राबवताना धोरणाच्या निमित्ताने सुसुटका सेवा हे त्यासाठीच संस्था करणे आहे. एखादी जुनी वाहतूक व्यवस्था आपण जाळे विकसित करून कार्यरत असते आणि एक नवीन वाहतूक व्यवस्था जोडा वर घेतलेली असते तेव्हा खरी आव्हाने निघतात. दिसतात. जुन्या वाहतूक व्यवस्थेचे काही निष्पत्ती आणि अटी असतात तेव्हा त्यांच्यामध्ये एक ट्रायबिक साचेबद्धता आलेली असते. मुंबई मेट्रोला परिचय रेल्वेचे स्टेशन आणि मेट्रो ३ प्रकल्पाचे स्टेशन हे एकमेकांसाठी अधिक जवळ आणण्याचे आव्हान नवीन प्रकल्प म्हणून आमच्यापुढे आहे. पण प्रवाशांच्या दृष्टीने सुकर असणारी अशी कनेक्टिव्हिटी या प्रकल्पाच्या निमित्ताने करता आलेली नाही. रेल्वेचे जे नियम आहेत किंवा एखाद्या प्रकल्पासाठी असणारे त्यांचे सीमाबंध आहेत यासाठी मर्यादा आहेत. एका ट्रायबिक सर्दीनर तरे प्रवेश करू देत नाहीत. प्रवाशांच्या सोयीसाठी आणखी सोपीकर कनेक्टिव्हिटी देता आली असती. म्हणूनच यासारख्या विचण्याच्या निमित्ताने एक वेगळे धोरण असेच गरजेचे आहे. जुनी सिस्टिम आणि नवीन सिस्टिम यांच्यामध्ये निवे हे इंटरफेस आहे. हे प्रवेशाची सोय हा वापरातून विषय मानून देत वेगवेगळ्या धोरणासाठीचा अंन्वेष मिळवून देणे हे यंत्रणांना अनिवार्य करणे गरजेचे आहे. वेगळा आर्थिक भार या कामामध्ये प्रकल्पावर वाढता कामा नये. प्रकल्पअंतर्गतच निघणाऱ्या माध्यमातून प्रकल्पासाठीचा विचार करणे केली जाणे गरजेचे आहे. मेट्रोच्या प्रवाशांसाठी वेगळ्या प्रवासी हा

नेहमी आपली सोयीकर कनेक्टिव्हिटी पाहत असतो. त्यामुळे प्रवाशांला मध्येच सोडून दिले तर तो मेट्रोवर वापर न करता पुन्हा खाजगी वाहनकडे वळेल. त्यामुळे खाजगी वाहनांची संख्या कमी होण्याचा मूळ उद्देश कुठेचरी मागे पडतो. एखाद्या सर्वसाधारणक अशा अर्थव्या माध्यमातून प्रवाशांला एफ टू एफ कनेक्टिव्हिटी देणे हा उद्देश असणे गरजेचे आहे. निष्पत्ती प्रवासादरम्यान वेगवेगळ्या सर्वसाधारणक ट्रायबिकसाठी समावेश असणे महत्त्वाचे आणि गरजेचे आहे.

कोणते नवे मॉडेल सुरक्षित वाहतूक व्यवस्थेसाठी गरजेचे आहे ?

नव्या वाहतूक व्यवस्थांमध्ये मेट्रोमधील सुरक्षितता ही प्राधान्यस्थानी आहे. सध्या मुंबई उपनगरात तोसाल्या व्यवस्थेमध्ये बीज स्वींगिंग आणि सीसीटीवी कॅमेऱ्याचा समावेश आहे. नव्या मेट्रोसारख्या व्यवस्थेतही सुरक्षिततेचा मुद्दा हा केंद्रस्थानी आहे. प्रकल्प स्याकारासाठी प्रथम पद्धतीमध्ये सुरक्षा व्यवस्थांमध्ये अनेकदा वेळ लागतो. त्याचा परिणाम हा स्टेशनमध्ये प्रवेश करणाऱ्या प्रवासी संख्येवर होत असतो. त्यामुळेच वेगळे सुरक्षिततेचे मॉडेल करणे गरजेचे आहे. सध्याच पावसाळीचे तसेच बीज स्वींगिंग सासाठी काही वेगळे सीसीटीवीकॅमेरे तंत्रज्ञान वापरून हा प्रवेश अतिशय सुरक्षित करणार भर असणे गरजेचे आहे. त्यामुळे मेट्रोवरील आर्थिक भार कमी होतानाच प्रवास सुखकर होईल. सध्याचे दोन तंत्रज्ञानासाठीचा विचार करणे गरजेचे आहे आणि. सातत्याने दोन काळीज असतानाच शासनाने या हेतूवर विचार करणे



गरजेचे आहे. आगामी काळात मेट्रोच्या जाळ्याचा विस्तार झाल्यावर सुरक्षिततेच्या यंत्रणेवर होणारा खर्च हा मेट्रो कॉर्पोरेशनला परवडण्यासारखा नाही. त्यामुळे या खर्चाचा परिणाम हा तिकिट्यावर होईल. मोठा कायदा आणि सुव्यवस्थेचा विचार करूनच शासनाकडून या सुरक्षिततेच्या व्यवस्थेसाठीचा भार उचलला जाणे तितकच महत्त्वाचे आहे. तसेच या सुरक्षिततेच्या मुद्द्यावर शासन पातळीवर पुनर्विचार केला जाणे हे गरजेचे आहे.

आगामी वर्षात कोणत्या नव्या तंत्रज्ञानाचे मेट्रो प्रकल्प समावेश होणार आहेत ?

सिस्टिम कॉन्ट्रोल ही ८० टक्के कामांसाठी येण्यात आली आहेत. उर्वरित कंझाट देण्याची कामे ही या आर्थिक वर्षात

संपादीत. ट्रेनचे कंझाट एस्ट्रीम कंपनीला देण्यात आले आहे, त्यामुळे या वर्षात डिझायनिंग आणि ट्रेनच्या उभारणीचे काम हे या वर्षात पूर्ण होणे अपेक्षित आहे. विजेसाठीची ट्रॅन्स आण्ड स्परेन्टेशनचे काम सुरू होणे अपेक्षित आहेत. ट्रेलट वॅरिटेसनाच्या डिझायनिंगचे काम सुरू होणे अपेक्षित आहे. त्याचप्रमाणे टेलिकॉम सिग्नलिंगच्या कामासाठीही सुरुवात होणे अपेक्षित आहे. 'प्लॅटफॉर्म स्क्लीन डोअर'च्या कामासाठी सुरुवात होणे अपेक्षित आहे.

पोक अन्वेषक डिपार्टमेंट ट्रॅकिंग (पॉप्युलरीटी) एका दिशेला तारी किती लोकांना प्रवास करून नेता येणे शक्य आहे, किती प्रवासी संख्या आहे, त्यानुसार मेट्रोची क्षमता ठरवत असते. जर आपण तुलना केली तर वापस मेट्रो नीन कोचची आहे. दिलेली मेट्रो सहा कोचची आहे. चेन्नई गांधी बॉयलरची संख्या तीच तर चार कोचची आहे. सार्वजनिक वाहतूक हा मुंबईकरांच्या सवयीचा भाग आहे. सध्याची वाहतूक व्यवस्था ही ओखळ बईत आहे. त्यामुळे मुंबईत सुव्यावस्थापित क्षमता अधिक ठेवण्यात येणार आहे. मुंबईतली मेट्रो ही आठ कोचची कॅपॅसिटी येणार आहे. कर्मचिन्माला वेस स्ट्रीटल सिस्टिम (सीबीटीटी) ही यंत्रणा आपण मुंबईत पहिल्यांदाच वापरतो आहेत. हेटरोबायने त्याचा वापर केला आहे.

दिल्लीनेही वायुदळ्या मेट्रोसाठी या यंत्रणेचा वापर करणारे देखिले आहे. पण मुंबईच्या मेट्रोसाठी आतापर्यंत अशा यंत्रणेचा वापर झालेला नव्हता. झाडवलेले तंत्रज्ञान मेट्रोसाठी वापरण्यात येणार आहे. हे मुंबईच्या यंत्रणेचे वैशिष्ट्य असणार आहे. तसेच संपूर्ण प्लॅटफॉर्म कव्हर करणारे अशा

क्षमतेचे प्लॅटफॉर्म स्क्लीन डोअर मुंबई मेट्रो ३ प्रकल्पासाठी वापरण्यात येणार आहेत. दिल्लीमध्ये काही ठिकाणी आर्थी प्लॅटफॉर्मसाठी स्क्लीन साईज प्लॅटफॉर्म स्क्लीन डोअरचा वापर करण्यात आला आहे. भूपीतल स्टेशनमध्ये २५० मीटरपटल स्टेशनची तगता कमी करण्यासाठीचा प्रयत्न करणारा आला आहे. त्यामुळे स्टेशनचा आरिंटेड खर्च कमी होणे शक्य होईल. त्यामध्ये एअर कंडीशनिंग तसेच नेटवर्कचा खर्च कमी करणारी शक्य होणार आहे.

मेट्रो प्रकल्पाच्या निमित्ताने मुंबईकरांचे काय योगदान असिते ?

लोककानून अतिशय उतम सहकार्य मिळत आहे. असेच सहकार्य आगामी वर्षात मिळणे अपेक्षित आहे. इमारतींव्यतः मेट्रोचा मशीन आणून काम करायला लागते आहे. त्यामुळे मोठ्या प्रमाणावर आवाज आणि हादरे बसणे या सगळ्या टप्प्यांतून प्रकल्प आता पुढे गेला आहे. आगामी वर्षभरामध्येही स्थानिकांचे असेच सहकार्य मिळणे अपेक्षित आहे. येल्ला वर्षभरात वाहतूकीचे झालेले डायबलन्सनी मोठ्या प्रमाणात पूर्ववत होणे अपेक्षित आहे. त्यामुळे वाहतूकीसाठी या संपूर्ण वर्षभरामध्ये प्रवाशांना दिशान्ता मिळेल. स्थानिकांमध्ये मेट्रोचा भूयारी कामाची प्रकल्पा समजून घेता याची यासाठीही सुरक्षित तिकाणी मेट्रो प्रकल्पाचे काम पाहण्यासाठी लोकांना संधी मिळणार आहे. आपापतीने फेरबदल आणि डिप्लेरा वापर करणे कळोणारे प्रकल्पाची माहिती दिशान्तावर मुंबईकरांनी मेट्रोच्या कामावर विश्वास ठेवला आहे.