मुंबई मेट्रो -3 काळबादेवी व गिरगाव स्थानक येथिल स्थायीक रहिवाशी/ व्यावसायिक सदनिका धारका सोबतच्या दिनांक 02 ते 04/03/2015 बैठकीचे कार्यवृत्तांत

दिनांक: मार्च, 2015

भारत सरकार व महाराष्ट्र शासनामार्फत संयुक्तपणे मेट्रो लाईन-3 (कुलाबा- वांद्रे -सिप्झ) हा 32.5 कि.मी. लांबीचा संपूर्णत: भूयारी मार्ग प्रकल्प मुंबई मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन मर्या. कंपनीच्या माध्यमातून साकारण्यात येत आहे. सदर प्रकल्पात एकूण 27 स्थानके प्रस्तावित असून जगन्नाथ शंकर शेठ मार्गाखालील भूयारी मार्गामध्ये काळबादेवी व गिरगांव या स्थानकांचा अंतर्भाव आहे.

2. या प्रकल्पातील मार्गिका जमिनी खाली 20 ते 25 मी. च्या स्तरावर असून प्रस्तावित स्टेशन सर्वसाधारणपणे 1 कि.मी. अंतरावर बांधण्यात येणार आहे. या प्रकल्पातील संपूर्ण मार्गिका व स्टेशन जमिनीखाली असले तरी प्रवाशांच्या येण्या-जाण्याकरिता (Entry/ Exit) व Ancillary Bldg. / Ventilation Shafts यांचे जमिनीवर बांधकाम करावे लागणार आहे. त्यासाठी काही जमीन कायमस्वरुपी लागणार आहे. तसेच त्या अनुषंगाने बांधकामासाठी लगतची काही जमीन ही तात्पुरत्या स्वरुपात (3 ते 5 वर्षे) आवश्यक आहे. काळबादेवी व गिरगाव या पॅकेज 2 मधील स्टेशनसाठी अनुक्रमे 2464.00 चौ.मी. तात्पुरती व 907.00 चौ.मी. कायम आणि 1865.00 चौ. मी. तात्पुरती व 787.00 चौ. मी. कायम स्वरुपी जमिनीची आवश्यकता आहे. सदर ठिकाणी बृहन्मंबुई महापालिकेच्या आराखडयानुसार रस्त्याची रुंदी ही 27.4 मीटर असणे आवश्यक आहे. तथापि सद्यस्थितीत रस्त्याची प्रत्यक्षात रुंदी ही 12-15 मीटर एवढीच आहे. मेट्रो प्रकल्पांसाठी आवश्यक असणा-या facilities हया आाराखडयातील रस्त्याच्या रुंदीप्रमाणे नियोजित केल्या असून, रस्त्याची रुंदी आराखडयाप्रमाणे अस्तित्वात असती तर कोणत्याही इमारतीच्या संपादनाची मेट्रो प्रकल्पांसाठी गरज भासली नसती.

3. या परिसरात दाटीवाटीची लोकसंख्या व मोकळया जागेचा अभाव तसेच रस्त्याची रुंदी आराखडयाप्रमाणे नसल्यामुळे सदर आवश्यक जागा मिळविण्यासाठी काही इमारती बाधीत होत असल्याने त्या अनुषंगाने प्रकल्पाधित कुटुंबांचे पुर्नवसन करण्याची आवश्यकता असल्याने या विषयाबाबत रहिवाशांशी चर्चा करण्यासाठी त्याना प्रकल्पाची माहिती देवून, त्यांच्या सूचना जाणुन घेण्यासाठी खालीलप्रमाणे बैठका आयोजित करण्यात आल्या. सदर बैठकांची सूचना पत्राद्वारे सर्व संबंधित रहिवाशाना देण्यात आली होती.

4. सदर बैठक सीआर-2 कार्यालय, आयोनौक्स थिएटर, सीआर-2 बिल्डींग, नरिमन पॉईंट, मुंबई येथे विभाग निहाय व इमारत निहाय खालीलप्रमाणे आयोजित करण्यात आली.

अ. क्र.	इमारतीचे नाव	दिनांक	वेळ	बैठकीस उपस्थित प्रतिनिधीची संख्या	शेरा
1	2	3	4	5	6
1	नर्मदाबाई ट्रस्ट, कोटक बिल्डींग-(17,19) सबिना हाऊस /तलाठी हाऊस तोडीवाला / दिपक गोल्ड मुन्नालाल मेन्शन, A विंग B विंग	02/03/2015	11.00 ते 12.00	32	
2	सोना चेंबर, फिश मार्केट, हेम व्हिला छन्निवाला बिल्डींग	02/03/2015	12.30 ते 13.30	88	
3	अबेडन्ट बिल्डींग -1 / खान हाऊस बिल्डींग नं 591, नं 593 नं 595 राजशिला, कपाडीया चेंबर	02.03/2015	15.00 ते 16.00	52	
4	चिरा बाजार बिल्डींग नं. 605 व 607 सिंगापुरी बिल्डींग	03/03/2015	11.00 ते 12.00	25	
5	शॉप दक्षिण, विठ्ठलदास बिल्डींग व्ही. आय. पी. लगेज	03/03/2015	12.30 ते 13.30	31	
6	बँक ऑफ इंडिया व वामन हरि पेठे ज्वेलर्स या दोन बिल्डींग मधील मोकळी जागा, श्रीराम भवन, स्वामी निवास	03/03/2015	15.00 ते 16.00	24	
7	अन्नपूर्णा बिल्डींग, क्रांतीनगर एकता निवास, धातुपापेश्वर	04/03/2015	11.00 ते 12.00	80	
			एकूण	332	

5. सदर बैठकीच्या सुरुवातीस मुंबई मेट्रो लाईन-3 या केंद्र व राज्य शासनाच्या महत्वाकांक्षी प्रकल्पाबाबत थोडक्यात सादरीकरण करण्यात आले व मुंबई मेट्रो कॉर्पोरेशनच्या व्यवस्थापकीय संचालिका अश्विनी भिडे व अन्य वरिष्ठ अधिकारी उपस्थित होते. प्रत्येक बैठकीच्या वेळेस उपस्थित प्रतिनिधी यांचेकडून रहिवाशी / व्यवसाईक सदनिका धारकांची कौटुंबिक माहिती तसेच पुर्नवसनाचे पर्यायी ठिकाणाबाबतचे अभिप्राय घेण्यात आले.

6. सर्वप्रथम मुंबईसाठी सदर प्रकल्पाची आवश्यकता का आहे ते समजावून सांगण्यात आले. प्रकल्पाची मार्गिका, स्टेशन्स, प्रत्यक्ष बांधकामाची कार्यपध्दती याबददलची माहिती विषद करण्यात आली. TBM, Cut and Cover स्टेशन्स, NATM स्टेशन्स याबाबतची तांत्रिक माहिती थोडक्यात देण्यात आली. सखोल भूगर्भशास्त्रीय चाचण्या घेण्यात आल्या असून जमीनीच्या खाली 20 ते 25 मीटर वर कठीण खडकातून भूयारी मार्ग करण्यासाठी अत्यंत सुरक्षित पध्दतीचा वापर करण्यात येत असून त्यामुळे इमारतींना धोका निर्माण होण्याचा प्रश्न नाही. तथापि, मोडकळीस आलेल्या इमारतींचे सविस्तर सर्वेक्षण करण्यात आले असून बांधकाम काळात त्यांच्या सुरक्षिततेच्या अनुषंगाने करावयाची कार्यवाही, भूजल पातळी

खाली जावू नये म्हणून करावयाच्या योजना, सेवावाहिन्यांबाबत तसेच प्रकल्पकाळातील वाहतुकीच्या तात्पुरत्या पर्यायी व्यवस्थेबाबतही माहिती देण्यात आली.

7. सदर प्रकल्पासाठी तात्पुरत्या व कायमस्वरुपी लागणा-या जागेचे तपशील देण्यात आले. मेट्रो स्टेशन पूर्णत: भुयारी असून केवळ आगमन निर्गमन (Entry Exit) साठी जिन्यांची व्यवस्था करण्यासाठी आणि Ventilation Shaft व Sub Station यासारख्या सुविधांसाठी अत्यंत कमी प्रमाणात कायमस्वरुपी जागा लागणार आहे हे स्पष्ट करण्यात आले. तथापि, प्रकल्पामुळे गिरगाव, काळबादेवी, चिराबाजार भागातील 1000 ते 2000 इमारती विस्थापित होणार आहेत हा पूर्णत: अपप्रचार असून या चुकीच्या माहितीवर लोकांनी विश्वास ठेऊ नये असे आवाहन करण्यात आले. दोन्ही स्टेशनसाठी साधारणत: 26 इमारती बाधित होणार असून अंदाजे 777 प्रकल्पग्रस्त कुटूंबे असणार आहे. या इमारती त्यांच्या विशिष्ट रचनेमुळे बाधित होत असल्यातरी प्रकल्पाच्या कामासाठी कायमस्वरुपी लागणारी जमीन अत्यंत अल्प व FSI विकास आराखडया एवढया रुंदीचा रस्ता प्रत्यक्षात नसल्याने उर्वरित जागेवर पुनर्बांधणी शक्य होईलच असे नाही. यासाठी रस्ता विकासाचा पर्याय तपासावा व अंगिकारावा लागेल. प्रकल्पामुळे बाधित होणा-या कुटुंबाचे कायमस्वरुपी पुनर्वसन त्याच ठिकाणी करण्याचा एमएमआरसी चा मानस असून याबाबत सखोल अभ्यास करुन त्याचे नियोजन करणे व ते लोकांपुढे मांडण्याची एमएमआरसीची तयारी आहे. पुर्नवसनाबाबत उचित आराखडा तयार करुन त्यांस लोकांची सहमती असल्याखेरीज कोणतीही इमारत पाडण्यात येणार नाही असे स्पष्ट करण्यात आले.

8. सदर भागातील इमारती अत्यंत जुन्या असून अनेक इमारती मोडकळीला आल्या आहेत. तसेच मेट्रो प्रकल्पाच्या उभारणी समवेतच पुनर्विकासाची संधी सदर भागातील नागरिकांना उपलब्ध आहे. ती संधी न डावलता प्रकल्पबाधित कुटुंबांच्या त्याच परिसरातील पुनर्विकासासोबत मेट्रो प्रकल्पाचे काम करणे निश्चितपणे शक्य आहे. किंबहुना वैयक्तिक प्लॉटस वरील पुनर्विकासात अनेक अडथळे असल्याने मेट्रो प्रकल्पाच्या निमित्ताने हे अडथळे दूर करुन प्रकल्पबाधित इमारतींचा क्लस्टर पध्दतीने पुनर्विकास करण्याची शक्यता पडताळून त्याचे सविस्तर नियोजन करुन त्यास लोकसहमती व शासन मान्यता घेण्याची जबाबदारी देखील MMRC घेऊ इच्छिते हे ही स्पष्ट करण्यात आले. तात्पुरत्या पुनर्विकासा बाबतचे उपलब्ध पर्यायही अत्यंत पारदर्शीपणे लोकांपुढे ठेवले जातील हे देखील सांगण्यात आले. तथापि या सर्व गोष्टी स्थानिक लोकांच्या सहकार्याशिवाय व पाठिंब्याशिवाय शक्य नसून त्यांच्या सहकार्यासाठी आवाहन करण्यात आले.

9. त्यानंतर प्रत्येक बैठकीत उपस्थित प्रतिनिधींनी आपले म्हणणे सविस्तरपणे मांडले व त्या मुदयांचा एमएमआरसीद्वारा खुलासा करण्यात आला. सर्व बैठकांमध्ये उपस्थित करण्यात आलेले चर्चेचे सामाईक मुददे व त्यावरील बैठकीत देण्यात आलेले स्पष्टीकरण पुढीलप्रमाणे आहे.

चर्चेचे मुद्दे	खुलासा
• काळबादेवी व गिरगाव हा मुंबईतील अत्यंत दाटीवाटीचा भाग असून तेथील रहिवासी हे साधारणत: 50 वर्षापासून तेथे रहात आहेत. त्यांच्या अनेक पिढयांचे वास्तव्य त्याच जागेवर आहे. प्रकल्पाची मार्गिका जमिनीखाली असली तरी पुर्नवसन व पुर्नवसाहतीचा विचार करता व त्या कामी येणा-या अडचणी विचारात घेता सदर मार्गिकेचा गिरगाव व काळबादेवी भागापुरता पुर्नविचार करण्यात यावा. सदर भागातील लोकांना वाहतुकीच्या पुरेशा सुविधा आहेत. त्यामुळे कुटुंबे विस्थापित करुन सदर प्रकल्पांची आवश्यकता नाही.	मुंबईतील रस्त्यावरील तसेच सार्वजनिक वाहतूकीची कोंडी दूर करण्यासाठी मुंबई मेट्रो प्रकल्प हाती घेण्यात आला आहे. उपनगरी रेल्वेवरील वाढती गर्दी, रस्त्यांवरील वाहतुकीची कोंडी कमी करुन भविष्यकाळातीलही सुरक्षित व सुखकर सार्वजनिक वाहतुकीच्या दृष्टीने मेट्रो प्रकल्प महत्वाचा आहे. वाहतुक नियोजनाच्या दृष्टीने अतिदाट लोकवस्तीच्या भागातच मेट्रो मार्गिका व स्टेशन्स आवश्यक आहेत. जेणेकरुन ती सुविधा नागरिकांना सहज उपलब्ध होईल व वाहतूक कोंडी दूर होईल. त्यादृष्टीने गिरगाव व काळबादेवी येथील मेट्रो स्टेशनचे नियोजन आहे. सदर स्टेशन्समुळे त्या भागाच्या पुनर्विकासाला चालना मिळणार आहे व Value addition ही होणार आहे.
• गिरगाव व काळबादेवी या स्थानका दरम्यानचे अंतर खूप कमी असल्याने व स्थानकालगत पश्चिम रेल्वे असल्याने ही स्थानके मार्गिकेतून वगळणेत यावी.	उपनगरी रेल्वेची स्थानके सदर परिसराबाबत 800 मी. ते 1 km अंतरावर आहेत. दाटवस्तीच्या परिसरात आंतरराष्ट्रीय निकषांनुसार ती 500 मी.अंतराच्या आत असणे आवश्यक आहे. जेणेकरुन स्टेशनवर पोचण्यासाठी अन्य कोणतीही वाहन सुविधा आवश्यक रहाणार नाही. ही स्टेशन्स वगळल्यास त्यामुळे त्या परिसरा[illegible] मिळणारी सुविधा कायमस्वरुपी गमवावी लागेल, स्टेशन्समुळे होणा-या विकासाला सदर परिसर वंचित होईल. तसेच ही स्टेशन्स वगळल्यामुळे 2.5 कि.मि. अंतरामध्ये स्टेशन रहाणार नसल्याने नागरिकांची मोठया प्रमाणात गैरसोय होण्याची शक्यता नाकारता येत नाही. मेट्रो नियोजनाच्या निकषात सदर बाब बसत नाही.
• जे.एस. रस्त्या खालील मार्गिकेश्विाय इतर उदा. महर्षी कर्वे मार्गाखालून पर्यायी मार्गिकेचा विचार करावा.	मेट्रो-3 ची मार्गिका निश्चित करताना अनेक पर्यायांचा सखोल अभ्यास करुनच ही निश्चित करण्यात आली आहे. विविध तांत्रिक कारणांसाठी महर्षी कर्वे मार्गाबाबतची पर्याची मार्गिका घेणे शक्य नाही. शिवाय सर्व कायदेशीर बाबींची पूर्तता करुन व विहित प्रक्रिया

	अवलंबून मेट्रो -3 ची मार्गिका निश्चित करण्यात आली आहे ही बाब लक्षात घेणे गरजेचे आहे.
• गिरगाव व काळबादेवी येथील बाधित कुटुंबाचे पुर्नवसन त्याच ठिकाणी करण्यात येऊन प्रथम पुर्नवसनाच्या इमारती बांधून त्यानंतर इमारत खाली करणेबाबत पुढील कार्यवाही करावी.	मेट्रो-3 ची मार्गिका व स्टेशन्स कायम ठेऊन त्यामुळे बाधित होणा-या इमारतींचे त्याच परिसरात पुनर्वसन करणे शक्य आहे असे एमएमआरसीचे सकृतदर्शनी मत आहे. याबाबत सविस्तर अभ्यास करुन निश्चित आराखडा प्रकल्पग्रस्त कुटुंबासमोर ठेवण्यात येईल. त्याबाबतचे धोरण निश्चित करुन लोकांच्या पुर्नवसनाबाबत निश्चित उपाययोजना केल्याखेरीज कोणतीही इमारत पाडली जाणार नाही.
• पुर्नवसनाच्या इमारती बांधताना क्रॉस मैदान, आझाद मैदान यासारख्या मोकळया मैदानाचा विचार करावा.	शहरासाठी मोकळी मैदाने आवश्यक असल्याने व विकास नियंत्रण नियमावली, जमीनीचा अनुज्ञेय वापर व मा. न्यायालयांचे विविध निर्णय विचारात घेता सुचविण्यात आलेल्या क्रिडांगणावर पुनर्वसनासाठी इमारती बांधता येणार नाहीत. तथापि आहे त्या परिसरात त्यांचे पुनर्वसन शक्य असल्याने त्यासाठी आवश्यक तो आराखडा तयार करण्यात येईल.
• तात्पुरत्या स्थलांतराबाबत तसेच कायम स्वरुपी पुर्नवसनाबाबत प्राधिकरणाकडून प्रथम योग्य ते धोरण आखून सविस्तर नियोजन/ आराखडा रहिवांशासमोर ठेवावा.	आहे त्या परिसरात पुनर्वसन करण्याचे निश्चित केले तरी इमारतींचे काम पूर्ण होईपर्यन्त तात्पुरते स्थलांतर आवश्यक राहील. पुनर्विकास प्रकल्पासाठी देखील तात्पुरते स्थलांतर करणे आवश्यक असते. तात्पुरत्या स्थलांतरासाठी आसपासच्या परिसरात पर्याय उपलब्ध करुन देण्यासाठी MMRC पूर्णत: प्रयत्नशील राहील. BPT च्या P'Dmello Road, Backbay Reclamation येथील इमारती, म्हाडाकडे उपलब्ध असलेल्या अतिरिक्त सदनिका इत्यादीचा पर्याय प्रथम तपासण्यात येईल. अन्यथा नजिकच्या परिसरात रहिवाश्यांच्या स्थलांतरासाठी भाडे देण्यात येईल.
• जमिन मालक, पागडी धारक/ भाडेकरु या सर्वाचे पुर्नवसनाबाबत धोरण ठरवावे.	आहे त्याच परिसरात पुर्नवसन करावयाचे झाल्यास ते विकास नियंत्रण नियमावलीतील धोरणानुसार व तत्वानुसार करण्यात येणार असल्यामुळे जमीन-मालक, भाडेकरु या सर्वांचा सर्वंकष विचार पूनर्वसना दरम्यान केला जाईल.

• काही उपस्थितांनी त्याच ठिकाणी पुर्नवसन होत असेल तर सहकार्य करण्यास सहमती दर्शविली. तथापि सविस्तर आराखडयासह पुन्हा माहिती देण्याची व चर्चा करण्याची सूचना केली.	एमएमआरसीच्या वतीने सहकार्याबददल आभार मानण्यात आले. आहे त्या परिसरात पुनर्वसनाबाबत एमएमआरसीद्वारे सखोल अभ्यास करुन निश्चित आराखडा तयार करण्यात येईल व प्रकल्पग्रस्त कुटुंबासमोर ठेवण्यात येईल याबददलचे स्पष्ट आश्वासन देण्यात आले व मेट्रो प्रकल्पाच्या उभारणीसाठी आवश्यक ते सहकार्य करण्याचे आव्हान करण्यात आले.

10. याखेरीज चिराबाजार येथील फिश मार्केटमधील तसेच अन्य अनिवासी बाधित प्रकल्पग्रस्तांनी तात्पुरते स्थलांतर करताना आसपासच्या भागातच पर्यायी व्यवस्था करावी कशी मागणी केली. धूतपापेश्वर इमारतीतील रहिवाशांनी त्यांची इमारत सुस्थितीत असल्याने ती प्रकल्पासाठी न घेता अन्य पर्यायी व्यवस्था करणेबाबत ठाम मागणी केली. काही रहिवाशांनी त्यांच्या इमारती नुकत्याच म्हाडा मार्फत व रहिवाशांमार्फत दुरुस्ती करुन सुस्थितीत आणल्याबाबत सांगितले. काही रहिवाशांनी तात्पुरते स्थलांतर देखील त्याच परिसरात करण्याचा आग्रह धरला. तर काही रहिवाशांनी तात्पुरत्या निवासी सदनिकांची व्यवस्था अन्यत्र केली तरी तात्पुरत्या वाणिज्य सदनिकांची सोय त्याच परिसरात करण्याची विनंती केली.

11. सर्व रहिवाशांचे म्हणणे ऐकून घेतल्यानंतर बैठकीत करण्यात आलेल्या सर्व सूचना/ हरकतीबाबत सर्वंकष विचार करुन प्रकल्प बांधीताच्या हिताचा निर्णय घेण्याचे आश्वासन एमएमआरसी अधिका-यामार्फत देण्यात आले. यापुढेही सर्व रहिवाशांशी संवाद चालू ठेवण्यात येणार असून त्याच परिसरात पुनर्वसनाचा आराखडा तयार झाल्यानंतर पुन्हा बैठक घेण्यात येईल. तसेच सदरची बैठक ही कोणत्याही अंतीम निर्णयासाठी नसून, सर्व संबंधीतांच्या हिताचा विचाराबाबत घ्यावयाच्या निर्णयासंबंधीच्या चर्चेसाठी आहे हे सर्वांना सांगण्यात आले आहे.

वरीलप्रमाणे बैठकीचे आयोजन करुन **मुं. मे. रे.कॉ.** चे अधिकारी व उपस्थितांनी मेट्रो -3 या महत्वाकांक्षी प्रकल्प मार्गी लागणे कामी परस्परांना योग्य ते सहकार्य करण्याचे आवाहन करुन बैठक संपविण्यात आली.

(नितीन पाटील)
अप्पर जिल्हाधिकारी
व विशेष भूसंपादन अधिकारी
मुंबई मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन (MMRC)