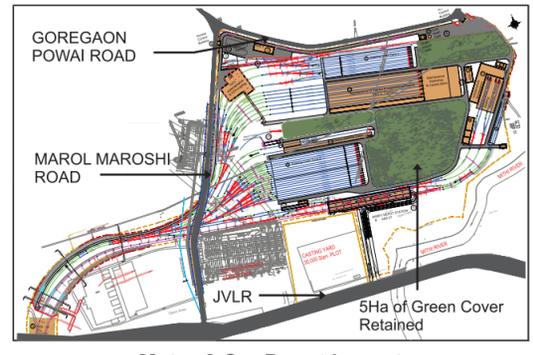
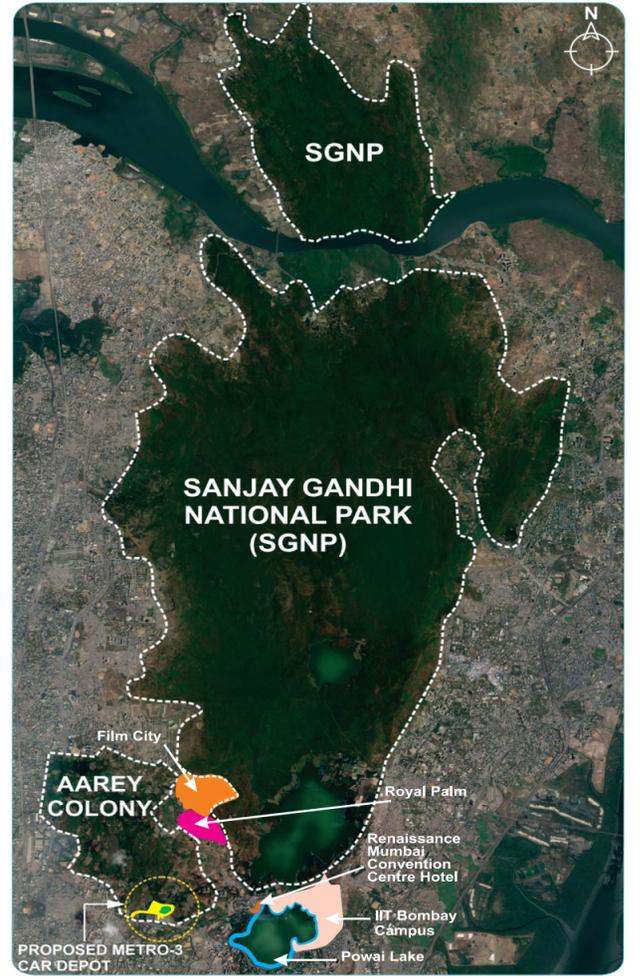
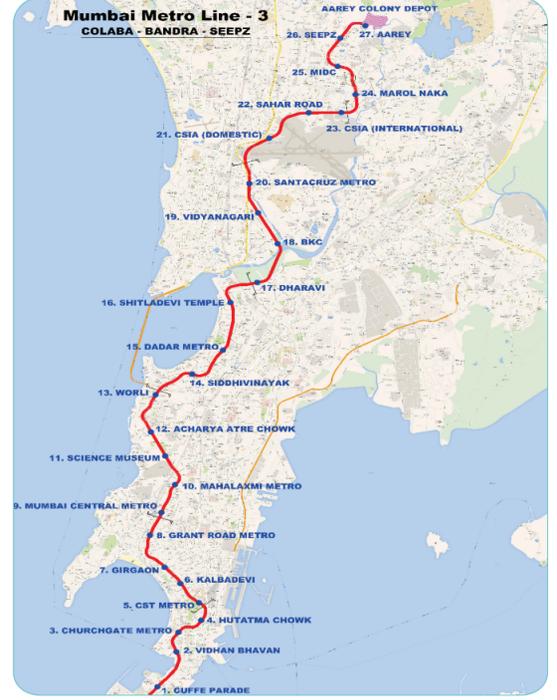


# सत्य जे तुमच्या पर्यंत पोहोचलं पाहिजे.



Metro-3 Car Depot Layout

गैरसमज	वास्तव
आरे दुग्धवसाहत हे जंगल आहे	आरे दुग्ध वसाहतीची जमीन महाराष्ट्र शासनाच्या दुग्ध विकास विभागाची असून राष्ट्रीय हरितल वाद (NGT) (३४/२०१५) आणि मा. मुंबई उच्च न्यायालय (२७६६/२०१७) यांनी वस्तुस्थिती तपासून हा दावा फेटाळून लावला आहे.
मेट्रो ३ चे कार शेड मुंबईची हरित फुफ्फुसे नष्ट करित आहेत	संजय गांधी राष्ट्रीय उद्यानाचे एकूण क्षेत्रफळ ११,६८७ हेक्टर तर आरे दुग्ध वसाहतीचे क्षेत्रफळ १,२८७ हेक्टर आहे. त्यापैकी केवळ २.५% म्हणजेच ३० हेक्टर जमीन कारशेडसाठी आवश्यक आहे. ३० हेक्टर पैकी ८३% जमीन ही वृक्षाच्छादित नाही. २०१७/१८ च्या वृक्षगणनेनुसार मुंबई मध्ये एकूण २९.७५ लाख वृक्ष आहेत आणि आरे दुग्ध वसाहतीतील ४.८. लाख वृक्ष आहेत. त्यापैकी फक्त २६४६ झाडे कारशेडमुळे बाधित होणार आहेत. बाधित होणाऱ्या ४६१ झाडांची पुनरोपण होणार असून २१८५ झाडे तोडण्यात येतील. तथापि, त्यापेक्षा ६ पट अधिक झाडे नव्याने लावण्यात येतील.
कारशेडच्या जमिनीवर वन्यजीवांचे अस्तित्व आहे	पर्यावरण आघात मूल्यमापन अभ्यास (EIAS) नुसार कारशेडच्या ठिकाणी वन्यजीव अधिवास नाही. हा परिसर जोगेश्वरी-विक्रोळी लिंकरोडसह गजबजलेल्या ३ महत्त्वाच्या रस्त्यांनी वेढलेला आहे. या रस्त्यावरून दररोज १ लाख पेक्षा अधिक वाहनांची ये-जा होते.
कार डेपोची जमीन मिठी नदीच्या पूरप्रवण क्षेत्रात आहे	कारशेडची जमीन ही मिठी नदीच्या जलग्रहक्षेत्रात आहे मात्र मुंबईमहानगर पालिकेने मंजूर केलेल्या आरखड्या नुसार पाण्याच्या निचऱ्यासाठी पर्जन्य जल वाहिन्यांचे नियोजन करण्यात आले आहे. डेपो मधील केवळ २.५% जमिनीवर कॉक्रीटचे आवरण असेल. उर्वरित ७५% जमीन ही पाणी झिरपण्यासाठी उपलब्ध असेल.
मेट्रो-३ च्या कारशेडसाठी इतर पर्यायी जागांचा विचार केला गेला नाही	डीपीआर तयार करताना महालक्ष्मी रेसकोर्स, एमएमआरडीए मैदान, बीकेसी, कलिना विद्यापीठ आणि आरे दुग्ध वसाहत या पर्यायांचा अभ्यास करण्यात आला. तसेच तांत्रिक समितीद्वारे बॅकबेरेक्लमेशन, मुंबई पोर्ट ट्रस्ट, धारावी, सारिपुत नगर आणि कांजुरमार्ग हे पर्याय विचाराधीन होते. गुणवत्तेनुसार प्रत्येक जागेचा अभ्यास करण्यात आला. पण अयोग्य जमीन, तांत्रिक अडचणी, पर्यावरण आणि कायदा / मालकी हक्क अशा विविध कारणांमुळे कांजुर मार्ग व आरे दुग्ध वसाहत वगळता इतर पर्याय नाकारण्यात आले.
कांजुरमार्गाच्या पर्यायवरण गांभीर्यनि विचार करण्यात आला नाही.	डीपीआरमध्ये नमूद केलेल्या पर्यायात कांजुरमार्गाचा समावेश कधीच नव्हता. तरीही नागरिकांच्या सुचनांनुसार तांत्रिक समितीद्वारे या पर्यायाचा विचार करण्यात आला व ही जागा कारडेपोसाठी तीन महिन्यांत उपलब्ध करून देण्याबाबत राज्यशासनाला शिफारस करण्यात आली. मात्र ही जमीन वादग्रस्त असून १९७४ पासून या जमिनीवर खाजगी जमीनधारकाद्वारे मालकी हक्कासंबंधीचा खटला मुंबई उच्च न्यायालयात प्रलंबित होता. त्यावर उच्च न्यायालयाने १९९७ साली 'स्टेटसको' चा आदेश दिला. तरी राज्यशासनाच्या माध्यमातून एमएमआरसीने ती जागा उपलब्ध करून देण्यासाठी प्रयत्न केले. पण यातून अपेक्षित वेळेत तोडगा न निघाल्यामुळे एमएमआरसीला कारशेडसाठी आरे दुग्ध वसाहतीचा पर्याय अवलंबण्याच्या सूचना देण्यात आल्या. अद्यापही हे प्रकरण मुंबई उच्च न्यायालयात प्रलंबित आहे. २०१५ मध्ये कांजुरमार्गाचा पर्याय उपलब्ध होता परंतु आता वेगाने प्रगतीपथावर असलेल्या मेट्रो-३ चा पहिला टप्पा डिसेंबर २०२१ ला कार्यान्वित करावयाचा आल्याने अशा अनिश्चित जागेचा विचार २०१९ मध्ये करता येत नाही.
आरे दुग्ध वसाहतीमध्ये कारशेड बांधण्याचा निर्णय न्यायालयाच्या छाननीनुसार योग्य नव्हता.	मा. उच्च न्यायालयाने खालील याचिका अभ्यासून दावे फेटाळे :- १. आरे दुग्ध वसाहत जंगल आहे. मुंबई उच्च न्यायालय (२७६६/२०१७) आणि राष्ट्रीय हरितलवाद (३४/२०१५) याचिका फेटाळली. २. नाविकास क्षेत्र ते कारशेड हा जमिनीच्या वापरासंबंधी करण्यात आलेला बदल बेकायदेशीर आहे. मुंबई उच्च न्यायालयाने (२७६६/२०१७) याचिका फेटाळली. ३. कारशेडची जागा आरे दुग्ध वसाहतीऐवजी दुसऱ्या पर्यायी जागेत स्थलांतरीत करावी. मा. सुप्रीम कोर्टाने (सं SLP No ३११७८/२०१८ & No ३३८१९/२०१९) याचिका फेटाळली.



## मेट्रो-३ चे वैशिष्ट्ये

३३.५ किमी इतक्या संपूर्णपणे भुयारी असलेल्या मेट्रो-३ मार्गिकेद्वारे दररोज १७ लाख नागरिक प्रवास करतील. एका फेरीत सुमारे २,५०० नागरिक प्रवास करतील. दर ३/४ मिनिटांनी मेट्रो उपलब्ध होईल. कफ परेड ते अंधेरी सीप्लॅ अंतर ६० मिनिटांत गाठणे शक्य होईल व त्यामुळे वेळेची बचत होईल. या मार्गिकेद्वारे नरिमन पॉईंट, कफ परेड, लोअर परळ, बीकेसी, सीप्लॅ, एमआयडीसी ही ६ उद्योग केंद्र जोडली जातील. उपनगरीय रेल्वेने जोडली न गेलेली काळबादेवी, गिरगाव, वरळी, आंतरदेशीय-आंतरराष्ट्रीय विमानतळे अशी गर्दीची ठिकाणे जोडली जातील. मेट्रो, मोनोरेल, उपनगरीय रेल्वे आणि बस सेवा जोडल्या जातील.

## मुंबई मेट्रो रेल कॉर्पोरेशनद्वारे करण्यात आलेले वृक्षारोपण आणि संवर्धन

- मुंबई मेट्रो रेल कॉर्पोरेशनद्वारे लावण्यात आलेले एकूण झाडे -23846
- संजय गांधी राष्ट्रीय उद्यानात लावण्यात आलेली झाडे -20900
- मुंबईच्या इतरत्र भागात लावण्यात आलेली झाडे- 2946
- बांधकाम पूर्ण झाल्यावर स्थानकांच्या जागेवर लावण्यात येणारी झाडे - 3000
- मुंबई मेट्रो रेल कॉर्पोरेशनद्वारे वाटप करण्यात आलेली रोपटे - 25000
- मुंबई मेट्रो रेल कॉर्पोरेशनद्वारे लावण्यात आलेली झाडे 6 ते 12 इंच घेराची व 12 ते 15 फूट उंचीची असून, स्थानिक प्रजाती जसे की, सीता अशोका, कडंब, अर्जुन, मोहागनी, बेहडा, करंज, कांचन अशी आहेत.

## पर्यावरणावर सकारात्मक परिणाम

- मुंबईतील प्रतिदिन ६.६५ लाख इतक्या वाहन फेऱ्या कमी होतील.
- प्रतिदिन ३.५४ लाख लीटर इतकी इंधन बचत होईल.
- प्रतिवर्षी २.६१ लाख टन कार्बनडायऑक्साईडची निर्मिती घटेल.

कारशेडमधील झाडांवर होणारा परिणाम आणि त्यामुळे हवेतील कार्बनडायऑक्साईडची वाढ प्रतिवर्षी ६३,९५३ कि.ग्रॅ. इतकी होणार असली तरी याची भरपाई चार दिवसातील मेट्रोच्या १९७ फेऱ्यांमुळे होईल. आणि पर्यावरणातील कायम स्वरूपी होणाऱ्या एकूण कार्बनडायऑक्साईडच्या वृद्धीची भरपाई ८० दिवसातील मेट्रोच्या ३,९४८ फेऱ्यांमुळे होईल.

## प्रकल्पाची सद्य स्थिती :

- एकूण ६१% भुयारीकरण पूर्ण झाले आहे.
- एकूण ४०% स्थानकांचे काम पूर्ण झाले आहे.
- एकूण १० प्रणाली कंत्राटे निश्चित झाली आहेत.
- आजपर्यंत ११,९९८.३३ रु इतकी गुंतवणूक झाली आहे.

## प्रकल्प वेळेत पूर्ण न झाल्यास होणारे दुष्परिणाम

मेट्रो ३ ची रचना आणि कारशेडचं नियोजन यामुळे प्रवासातील सुधारणा अधोरेखित होतील. तसेच पर्यावरणसंवर्धनाचे दूरगामी सकारात्मक परिणाम आढळून येतील. २०२० च्या नोव्हेंबर महिन्यात मेट्रो-३ च्या डब्यांचे आगमन अपेक्षित आहे. पण ते ठेवण्यासाठी अजूनही जागा उपलब्ध झालेली नाही. जर प्रकल्पाची पूर्तता वेळेत झाली नाही तर प्रतिदिन ४.२३ कोटी रुपये इतके नुकसान होईल. पर्यायाने ते जनतेचे नुकसान आहे. शिवाय वाहनांमुळे उत्सर्जित होणारा कार्बनडायऑक्साईड हा सरासरी २.६१९ लाख टन इतका असेल.

