मुंबई सन २०२०

शिरीष पटेल

मूंबई १ जानेवारी २०२०: गेल्या पंधरा वर्षात रूपांतर झालेल्या मुंबईकडे मागे वळून बघताना आज विश्वासच बसत नाही. मला आठवतं, की त्या वेळी मुंबईमधे मोठ्या प्रमाणावर झोपडपट्या पाडण्याचं काम चालू होतं. शांघायचं अनुकरण करण्याचाही विचार मुंबईत केला जात होता. पण आपलं दैव बलवत्तर म्हणून वेळीच शहाणपण सुचलं आणि तसे प्रयत्न झाले नाहीत. आपल्या प्रश्नांना आपणच धाडसाने उत्तरे शोधली. म्हणूनच मुंबईचे नागरीक आज तुलनेनं अधिक आनंदी आहेत!

सुधारीत लोकल ट्रेन सेवा

सर्वप्रथम सुधारणा कशात झाली असेल तर ती गर्दीची वाहतूक करणाऱ्या लोकल प्रवासात. पूर्वी लोकलच्या दारांना लटकत, जीव मुठीत धरून लोकांना प्रवास करावा लागे. गाडीतून पडून प्रवाशांचे होणारे मृत्यू ही तर नित्याची गोष्ट होती. परंतु चर्चगेट आणि छत्रपति शिवाजी टर्मिनसला जोडणारा गोलाकार भुयारी रेल्वे मार्ग टाकला गेला आणि यामधे परिवर्तन झालं. पूर्वी टर्मिनसच्या फलाटावर बारा डब्यांची गाडी यायची, प्रवाशांची चढउतार व्हायची आणि नंतर परतीसाठी रूळांचा मार्ग बदलून गाडी उलट फिरल्या नंतरच पुढची गाडी त्या फलाटावर येवू शकायची. या सगळया खटाटोपाला खूप कालावधी लागायचा. दोन गाड्यांच्या वेळेमधे कमीतकमी तीन मिनिटांचे अंतर ठेवावे लागे.

पण आता आपल्याला माहीत आहे की दोन टर्मिनसच्या जमिनीखालच्या नव्या जोडणी मुळे गाड्या एकापाठोपाठ धावतात आणि त्यामुळे गर्दीच्या वेळात दोन गाड्यांमधील अवधी केवळ ९० सेकंद इतका कमी झाला आहे. त्यामुळे उपनगरी प्रवाशांची मोठ्या प्रमाणावर वाहतूक करणाऱ्या गाड्यांची संख्या दुप्पट झाली आहे. या साध्या आणि तुलनेनं लहान सुधारणेचा अजून एक मोठाच फायदा झाला आहे. भुयारी मार्गातील प्रवासासाठी गाड्यांच्या डब्यांचे दरवाजे उघड- बंद कराण्यासाठी स्वयंचलीत यंत्रणा आणि वायूवीजनाची चांगली व्यवस्था करावी लागली. पण त्यामुळेच आता प्रवास अधिक सुरक्षित आणि सुखकर झाला आहे.

नागरी वाहतूक प्राधिकारण

हा साधा बदल या पूर्वी करण्याचे कोणाला का सुचले नव्हते असा प्रश्न सहाजीकच आता विचारला जातो. पण पूर्वी नागरी वाहतुकीची जबाबदारी अनेक खात्यांमधे विभागलली होती. मध्य रेल्वेच्या कोणाही अधिकाऱ्याला पश्चिम रेल्वेच्या रूळांवरून गाडी चालविण्याची कल्पना करता येणं शक्य नव्हत. तीच गत पश्चिम रेल्वेच्या अधिकाऱ्यांची होती. पण आताचे जे मुंबई वाहतूक प्राधिकारण आहे ते नागरी वाहतुकीच्या

सर्व प्रकारच्या वाहतूक साधनांचा विचार एकत्रितपणे करू शकते. त्यामधे नागरी बस सेवा, नव्याने धडविलेली मेट्रो बस सेवा आणि लोकल यांचा समावेश होतो. नव्या मेट्रो बसेस साठी राखीव ठेवलेल्या रस्त्यांवरच्या विशेष मार्गिकांवर फक्त बसच धावू शकतात. त्या मार्गि कांवर मोटारींना मज्जाव आहे. त्यामुळे लोकल ट्रेनच्याच क्षमतेने बसची वाहतूक राखीव रस्त्यावरून सुरळीत पणे होते. यामुळे मुंबई महानगराचे विविध वि भाग जलदगति वाहतुक सेवेने चांगले जोडले गेले आहेत. त्यासाठी एकच संस्था जबाबदार असल्याने मेट्रो, बस, लोकल या सेवांची सांधेजोड करणं, वाहनतळाचं डिझाईन करणं यामधे सूसुत्रता आली आहे.

खाजगी मोटारी विरूद्ध टॅक्सी

त्यासाठी सर्वप्रथम मोटारींच्या भस्मासुराला आम्ही रोखलं! मोटारींच्या पेक्षाही लोकांना प्राधान्य देवून जेंव्हा आम्ही नगरांच्या नियोजनाला सुरवात केली तेंव्हा खऱ्या अर्थानं आम्ही मोटारींच्या जाचातून बाहेर पडलो. खाजगी मोटारींचा प्रवास हा फारच वेळखाऊ असतो याची जाणीव आम्हाला झाली. या उलट मोठ्या लोकसंख्येसाठी नागरी वाहतूक वेगवान, प्रभावी आणि सुरक्षित असणं ही बहुसंख्य लोकांची गरज आहे हे लक्षात आलं.

जुन्या, दाट लोकवस्ती असणाऱ्या विभागात मेट्रो बस सुरू करणं अवघड काम होतं. रस्ते फारच अरूंद होते. अशा ठिकाणी भुयारी रेल्वेचा पर्याय आम्ही स्वीकारला. दहा मिनिटे चालण्याच्या अंतरावर स्टेशनांचं नियोजन केलं. सबंध शहरात उभे आडवे मार्ग तयार केल्याने कोठूनही कोठेही जलद गतीने प्रवास करणं आता शक्य झालं आहे. शिवाय भुयारी गाड्या वातानुकूलीत केल्यामुळे प्रवास सुखकरही झाला आहे.

मोटारींची सवय जडलेल्या लोकांना मेट्रो बस, भुयारी रेल्वे किंवा टॅक्सीकडे वळविणं तसं सोपं नव्हतं. त्यासाठी वाहनतळांची आज असलेली जबरदस्त फी आकारण्याचं धोरण आखलं. यामुळे खाजगी मोटारींपेक्षा सार्वजनिक वाहतूक सेवा सियीस्कर झाली आणि लोक आपोआप या सेवेकडे वळले.

सर्वांसाठी मोकळ्या जागा

दुसरा मोठा बदल झाला तो मोकळया जागांच्या संदर्भात. पूर्वी मोकळा श्वास घेण्याजोग्या हिरव्या सार्वजनिक, जागांचा मोठा तुटवडा होता. क्रॉस मैदान, कूपरेज अशी थोडी मैदानं सोडली तर बोरीवलीच्या राष्ट्रीय उद्याना पर्यंत मोठ्या, मोकळया जागाच मुळी उपलब्ध नव्हत्या. रेस कोर्स होता पण त्याचा जनतेला काहीच उपयोग नव्हता. खाजगी जिमखाने आणि क्लबच्या जमिनींचा सामान्य लोकांना काहीही फायदा नव्हता.

आज मात्र जुन्या कापडगिरण्यांच्या परिसरात मोठा, रुंद, आकर्षक हिरवागार पट्टा तयार केला आहे. त्याच प्रमाणे मुंबईमधे किनाऱ्यालगतच्या विकासाला जाचक

ठरलेल्या सी.आर झेड. नियमाची बंदी उठवली आहे. कधीतरी एकदा इंदिरा गांधी पुरीच्या किनाऱ्यावर उभ्या होत्या. तेंव्हा एका उंच कुरूप इमारतीचं दर्शन त्यांना झालं. सहाजीकच त्या खूप अस्वस्थ झाल्या. आणि त्यांच्या या दु:खद अनुभवातून सी.आर झेड. चा नियम अस्तित्वात आला. भारतामधील कोणत्याही समुद्र किनाऱ्यावर सर्वोच्च भरतीच्या ठिकाणापासून पासून ५०० मीटर अंतरावर कोणतं ही बांधकाम करण्यावर बंदी घातली गेली. हा कायदा जेथे वसति नव्हती अशा ठिकाणां साठी योग्यच होता. पण मुंबईसारख्या विशिष्ठ भौगोलिक रचनाअसणाऱ्या आणि जमिनीचा प्रचंड तुटवडा असणाऱ्या महानगरासाठी मात्र हा कायदा अजिबात सुयोग्य नव्हता.

आता मात्र मुंबईमधे विशिष्ठ भाग वगळता इतर ठिकाणी इमारतींच्या बांधकामाला परवानगी आहे. विशेषत: वाळूच्या चौपाट्यांची ठिकाणे, खारफुटीच्या जमिनी यांची चांगली निगा राखली जाते आहे. स्थलांतर करणारे बगळे सुद्धा भेट द्यायला लागले आहेत. लोकांनाही फिरण्यासाठी चांगल्या जागा तयार झाल्या आहेत. मुंबईचे दोन्ही किनारे मोकळया, सुशोभित पादचारी मार्गांमुळे छान आकर्षक झाले आहेत. तेथे फक्त खानपानगृहे उघडायला परवानगी दिलेली असल्याने अशा ठिकाणी बसून लोक आपल्या खिशाला परवडतील अशा खाद्य पदार्थांचा आणि किनाऱ्याचा, मोकळया हवेचा मनसोक्त आस्वाद आता घेवू शकतात.

(अनुवाद : सुलक्षणा महाजन)

(शिरीष पटेल हे अभियांत्रिकी सल्लागार आणि नगर नियोजनकार आहेत. नवीन मुंबईचा संकल्पआराखडा तयार करणाऱ्या त्रयींपैकी ते एक आहेत.)