



■ मुंबईसारख्या दाटीवाटीच्या शहरात हे प्रकल्प राबविणे वाटते तितके सोपे नव्हते. सतत धावणाऱ्या रस्त्यांवरची वाहतूक न थांबविता, वाहतूक कोंडी न होऊ देता काम करणे अत्यंत कठीण आहे. मुंबईत सर्वत्र भुयारी मार्ग बांधणे शक्य नाही. त्यामुळे आपण उन्नत आणि भुयारी असे दोन्ही पर्याय स्वीकारले आहेत.

■ मेट्रो-३ चा विचार करता शहरात जाणारी ही एकमेव मार्गिका आहे. त्याचे वैशिष्ट्य काय आहे तर ती संपूर्णतः भुयारी आहे. ३३.५ किमीची मार्गिका कफ परेड ते आरे अशी आहे. यात २६ भुयारी मेट्रो स्थानके असून आरेचे एक स्थानक जमिनीवर आहे. दोन स्थानकांत एक किमीचे अंतर आहे. रेल्वेत दोन स्थानकांत मोठे अंतर असते. त्यामुळे इच्छित स्थळी जाण्यासाठी इतर वाहतूक व्यवस्थेच्या इतर पर्यायांचा वापर करावा लागतो. मेट्रो स्थानकात अंतर कमी असल्याने चालत इच्छित स्थळी

उन्नत मार्ग... भूमिगत मार्गासाठी भगीरथ प्रयत्न

जाणे शक्य होते. मुंबईत मेट्रो मार्गिका उभारताना खूप दमछाक होते. मेट्रो-३ मार्गिकेचा विचार करता १९६२ च्या विकास आराखड्यात त्याचा उल्लेख आहे. पण प्रत्यक्षात त्यावर काम २०११ मध्ये सुरु झाले. याचा आराखडा तयार करत २०१३ मध्ये जायकाशी करार केला. तर २०१४ मध्ये एमएमआरसी स्थापना करत मेट्रो-३ ची संपूर्ण जबाबदारी या यंत्रणेवर टाकली. २०१४ ते २०१६ दरम्यान निविदा प्रक्रिया राबवित, ती पूर्ण करत कामास सुरुवात करण्यात आली.

■ या प्रकल्पाचा खर्च २३ हजार कोटी होता तो आता ३७, ७०० कोटीवर गेला आहे. मार्गिका उभारणे, त्यासाठीच्या परवानग्या घेणे अशी अनेक आव्हाने होती. काम सुरु करायचे, पण एक इंचही जागा उपलब्ध नव्हती. २६ पैकी १९ स्थानके रस्त्याखाली होती. असलेल्या रस्त्यांना फोडत आत जायचे आणि वर स्थानक बांधत यायचे होते. भुयारीकरणासाठी १७ टीबीएम यंत्रांची (टनेल बोरिंग मशीन) गरज लागली. रस्त्यावर मोठ्या विहिरी खोदायच्या त्यात १०० ते २०० टनाची टीबीएम सोडायची होती. यासाठी राज्य सरकारकडून आम्हाला जागा दिल्या त्यावर झोपड्या होत्या. त्या झोपड्या हटविणे, त्यांचे पुनर्वसन करणे, जागा मोकळ्या करत विहीर करणे, टीबीएम परदेशातून आणणे आणि त्या या विहिरीत सोडणे ही सगळी कामे आव्हानात्मक होती.

■ दादर, प्रभादेवी, मरोळ, गिरगाव ही स्थानके अत्यंत

गजबजलेल्या ठिकाणी होती. या ठिकाणी स्थानके उभारण्याचे आव्हान पेलण्यासाठी आम्ही 'एलईटीएम' तंत्रज्ञानाचा वापर केला. मुंबईत बांधकामे करताना अनेक मर्यादा असतात. दिवसा मोठ्या वाहनांना बंदी असते, अनेक कामे दिवसा करता येत नाहीत. त्यामुळे वेळेचे व्यवस्थापन महत्त्वाचे असते. कंत्राट देणे त्यांच्या कडून योग्य प्रकारे काम करून घेणे ही आव्हाने होती.

■ मुंबईत भूमिगत मेट्रोचे काम करताना आणखी एक आव्हान होते, ते म्हणजे जमिनीखालील विविध २७-२८ प्रकारच्या सेवा वाहिन्या बाजूला करणे, त्यांच्या सेवेत बाधा येऊ न देणे, काम पूर्ण झाल्यावर त्या सेवा वाहिन्या पूर्ववत करणे हे सर्व किचकट होते. गिरगाव, काळबा देवी आणि ग्रँट रोड येथील ३० इमारतीचे विस्थापन आणि पुनर्वसन करण्याचे मोठे आव्हान आम्ही यशस्वीपणे पेलले.