



मुख्य प्रयोजक: सारस्वत को ओप बँक लि. सहप्रयोजक: वीणा वर्दे हिरानंदानी ग्रुप

भारताचा विकास हाचं विचार करताना प्रामुख्याने शहरांचा विकास महत्त्वाचा ठरतो. आज देशाच्या सकल राष्ट्रीय उत्पन्नातील ६५ टक्के वाटा हा शहरांचा आहे. २०११ च्या जनगणनेनुसार ३१ ते ३२ टक्के लोकसंख्या ही शहरां होती. पुढच्या दोन दशकांत ही ५० टक्क्यांपर्यंत जाईल. मुंबई महानगर प्रदेशाचा विचार करता शहरी नोकर्संख्येचे प्रमाण हे १५ टक्क्यांपर्यंत जाते. शहरीकरण हे अग्रगण्य आहे. ते विकासचे कारणही आहे तसेच विकासचा परिणामी आहे.

व्यवस्थापन हे आव्हानच शहरांचे व्यवस्थापन हे आपल्यासमोरील आव्हान आहे. जितके शहर वाढते तितके हे आव्हान वाढते. शहरी पायातट सुविधा क्षेत्रात मी १५ वर्षांपासून काम करते आहे. मी २००८ मध्ये एमएमआरडीएत आले आणि तिथे साडेपाच वर्षे काम केले. पुढे २०१५ एमएमआरसी आणि मुंबई महानगर पालिकेत काम करते आहे. त्यावेळी अनेक प्रकल्पंचे काम पाहत आहो. एमएमआर डीएल असताना एमएमआरची, पूर्ण-परिचय मार्गावरील उड्डाणतून, डॉ. बाबासाहेब आंबेडकर मार्गावरील उड्डाणतून, अंधेरी-घाटकोपर जोडणारा, पूर्वमुंबई मार्ग, मेट्रो १ (पाटकोपर-अंधेरी-वसोबा) आणि मोनोरेल (सेक्टर ते जेकब पॅरकल) अशा प्रकल्पांचा त्यात समावेश होता. या प्रकल्पांमुळे वाहतूक कोंडी सुटेल, नागरिकांना दिलासा मिळेल असे वाटत होते. पण तसे काही झाले नाही. कारण जसे रस्से प्रकल्प वाढले तसे वाहनांची संख्याही वाढली. त्यामुळे शहरांचे व्यवस्थापन करताना भविष्याचा वेध घेणे, शहराच्या गरजा ओळखणे ते करणे गरजेचे असते.

विकासचा बहुस्तरीय विचार शहरांच्या व्यवस्थापनासाठी सर्वांत महत्त्वाचा घटक आहे तो म्हणजे टॅक्नॉलॉजी, कोणत्याही शहराची कार्यक्षमता आणि महत्त्व हे त्या शहरातील व्यक्तींची आणि व्यक्तींची वास्तविकिती येवना हे होते त्यावर अवलंबून असते. मुंबईची ओळखच वेगवेगळी राहिली आहे. मुंबई शहराचा क्षेत्रफळ ४८६ चौरस किलोमीटर आहे. एमएमआरचा क्षेत्रफळ ४८६ चौरस किलोमीटर आहे. मुंबईचा विचार करताना ती केवळ मुंबई शहरापुरते मर्यादित ठेवता येत नाही तर संपूर्ण महानगर प्रदेशाचा विचार करावा लागतो. मुंबईचे क्षेत्र ४८६ टक्के परिसर विकाससाठी उपलब्ध आहे. २५ ते ३० टक्के क्षेत्र हे रस्से उघडाने, मीआरएड, कॅन्टोनमेंट यांनी व्यावले असून ते विकाससाठी उपलब्ध नाही. शहराचा १५ टक्के भाग हा रस्त्यांनी व्यापला आहे. तर शहराची लोकसंख्या सध्या कोट्यांच्या आकारात आहे. लोकसंख्या आणि क्षेत्रफळ यांचे गुणोत्तर लक्षात घेता लोकसंख्याची घनता खूप आहे. हिवाळी मुंबई अर्थिक राधान्ती आहे. प्राधिकरणात सर्वाधिक वाढ या शहराचा आहे. या संदर्भात मोठीचा विचार करून मुंबईचे व्यवस्थापन करावे लागते.

वाहतूक व्यवस्था क्षमताविस्तार इंग्रजांनी फार वर्षांपूर्वी येथे उपनगर रेल्वेचे जाळे विणले. हे शहर पुढे काय वाढणार हे माहीत नसतानाही मुंबईकरांसाठी एक मोठी सोय करली. मुंबईचा विकास हा रेल्वे स्थानकांच्या अवतीभवती झाला आहे. व्यापारी, आर्थिक केंद्र विकसित झाली आहेत. सार्वजनिक वाहतूकीचे महत्त्वाचे साधन रेल्वे होते, आहे आणि त्याला आज बँकट बसची होती. काही वर्षांपूर्वी ही व्यवस्था पुन्हा सुरु झाली. पण काळ गेला तसे सहाय्यी दक्षिण मुंबईत जावचे आणि रात्री उपनगरात परतवचचे हे समीकरण बदलत गेले. कारण मुंबई उपनगरात बोक्रेसी, पुढे अंधेरी, मोरेड, मरोडी अशी नवीन आर्थिक केंद्रे विकसित झाली. दुसरीकडे दक्षिण मुंबईत प्रभादेवी, लोअर परळसारखे अन्य काही भागांचा विकास झाला. परिणाम एकाच दिशेने जाणवी वाहतूक ही अनेक ठिकाणी वळली. हा बदल होत असताना दुसरीकडे आपल्याला सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था बदलता आली नाही. रेल्वे मार्गांचा शक्य तितका विस्तार आपण करता येत. येत नाही. रेल्वेचे अत्याधुनिकीकरण केले. पण नवीन विकसित झालेल्या भागात सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था येवणेचकता आली नाही. परिणामी मुंबईत वाहनांची संख्या मोठ्या प्रमाणावर वाढली. रेल्वे, बँकटवरील वाहतूकीसाठी पाय प्रणंद वाढताना. त्यानून अपघातांसारख्या घटना वाढल्या. त्याचवेळी रिश्ट, टॅक्सीची संख्या वाढली. ओला, उबरसारख्या सुविधा सुरु झाल्या. परिणाम रस्त्यावरील वाहनांची संख्या प्रचंड

मेट्रो सामान्यांना परवडली पाहिजे!



पहिला टप्पा मार्च २०२४ पर्यंत

अनेक मोठी आव्हाने पेलत आज मेट्रो ३ चे काम वेगवेगळे पुढे जात आहे. आतापर्यंत या मार्गिकेचे ८६ टक्के काम पूर्ण झाले आहे. आरे ते बोकेशी पहिल्या टप्प्याचे १३ टक्के, आरे ते कफ परेड टप्प्याचे ८० टक्के काम पूर्ण झाले आहे. भुवारीकरण, रुळवेचे २०० टक्के काम पूर्ण झाले असून विविध यंत्रणांची ७० टक्के कामे पूर्ण झाली आहेत. आता इतर कामे पूर्ण करून पहिला टप्पा वाहतूक सेवेत दाखल करणार येणार आहे. डिसेंबर अखेरीस आरे ते बोकेशी टप्पा तर बोकेशी ते कफ परेड टप्पा मे २०२४ मध्ये कार्यान्वयन करणारचे निर्णय झाले. मात्र रिसर्च डिव्हाइज अँड स्टॅटिस्टिक्स अँड अँडव्हेरान्सेमन्ट (आरडीएसओ) प्रमाणपत्र घेणे, मेट्रो अयुक्त, मेट्रो रेल्वे सुरक्षा (सौरभ आरएस) यंत्रणांकडून सुरक्षा प्रमाणपत्र घेणे मोठ्या काठी येऊ लागणार आहे. त्यामुळे पहिला टप्पा मार्च २०२४ पर्यंत कार्यान्वयन होईल. दुसऱ्या टप्प्याची काही कामे हिवाळ्यात हा टप्पा सहा-सात महिन्यांनी, सप्टेंबर २०२४ मध्ये पूर्ण होईल.

देर आर दुस्त आर...

दिल्लीसाठी एकेकाळी सध्या सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था नव्हती. पण १९९६ मध्ये मेट्रोचे नियोजन झाले. ४००२-२००२ मध्ये पहिली मेट्रो सुरु झाली. २० वर्षांत ४०० किमीचे मेट्रोचे जाळे दिल्लीत विणले गेले. मेट्रोतून उत्तम इन्फ्रान्स्ट्रक्चर जात याचे यामसाठी ई-रिझोर्ची सेवा उपलब्ध करून देण्यात आली. त्यामुळे दिल्लीकरांचे जीवन, प्रवास सुखकर झाला. दिल्लीत आज ७० लाख नागरिक मेट्रोचा वापर करतात. चेन्नई, बेंगळूरू, कोलकाता येथील मेट्रो धावू लागली. पण मुंबईत मात्र आपण मेट्रोचा विचार खूप उशीर सुरू केला. आपण रस्से विकाससार भर देत गेलो. मुंबईत केवळ दोन हजार किमीचे रस्त्याचे जाळे आहे. या रस्त्यांवर इन्फ्रॅट्राग अस्तून त्याच्या रस्त्याच्या विस्तारालाही वाच नाही. उड्डाणतून, उभारत रस्से बांधत रस्त्यावरील ताण कमी करण्याचा प्रयत्न आपण केला. पण सरोजिणी

आपल्याला सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था सक्षम करण्यासाठी मेट्रो प्रकल्प हाती घ्यावा लागला. एमएमआर अँड डीएल २००४ मध्ये ५५० किमीचा आणि १४४ मार्गिकांचा मुंबई आणि एमएमआरसाठी मेट्रो आराखडा तयार केला. सार्वजनिक-खासगी सहभागानुसार (पीपीपी) मेट्रो १ मार्गिका बांधून ती वाहतूक सेवेत दाखल केली. मात्र त्यानंतर इतर मेट्रो मार्गिका मेट्रो ३ प्रणाली पीपीपी तयार करता आल्या नाहीत. श्रेयटी आपण कर्जे घेऊन मेट्रो मार्गिका मार्गी लावण्याचा निर्णय घेतला. आज भारतात ८९५ किमीचे मेट्रोचे जाळे कार्यान्वित आहे. तर १००० किमीच्या मेट्रोची कामे सुरु आहेत. ही कामे पूर्ण झाल्यानंतर भारत सगळ्याच लॉन्गचे मेट्रोचे जाळे अशांत देश होईल. या पाचव्या मुंबीवर मुंबई कुठे आहे याचा विचार केला तर मुंबई मेट्रोचा विचार फार उशीर सुरू केला. असे असले तरी आज मुंबई, एमएमआरची २५० किमीचा मेट्रो प्रकल्प हाती घेणाना आला आहे. तर २० किमीची मोनोरेल मार्गिका आहे. आज ६६ किमीच्या मार्गिका कार्यान्वित आहेत. तर ४४५ ते १५० किमीच्या मार्गिकांची कामे सुरु आहेत. उभरत मार्गिका निवोजन, निविदा प्रक्रिया सारंगर आहेत. मुंबई, एमएमआरमध्ये मेट्रोची उभारणी करणारी एक सरकारी यंत्रणा नाही. पण मेट्रोचा संख्येने मेट्रोची कामे 'एमएमआरडीए' करत आहेत. तर 'एमएमआरसी'वर मेट्रो ३ आणि ११ ची जबाबदारी आहे. सिडकोची सर्व मुंबई मेट्रो प्रकल्प साकारत आहे. या सर्व यंत्रणांनी आपली जबाबदारी ओळखून मेट्रो प्रकल्प वेग दिना आहे.

उपनगरीय रेल्वेची भूमिका मेट्रोकडे येईल मेट्रो ही मुंबईची नवी जीवनाविांनी डरेल. नवीन वाहतूक व्यवस्था शहरात येते तेव्हा अग्रगण्ये त्या परिसरच्या अनुसूहाहला अर्थे आर्थिक, सामाजिक, औद्योगिक बदल होतो. या बदलाचाच एक भाग म्हणजे आपल्याला इंटीग्रेटेड प्लॅनिंग करण्याची गरज निर्माण होते. वाहतूक व्यवस्था निर्माण केली आणि ती भाग प्रत्यक्ष विकाससाठी मोडला तर चालत नाही. त्यामुळे ट्रान्झिट इन्फ्रामेट्रोट ही संकल्पना पुढे आली असून ती आता रुजते आहे. त्यानुसार मेट्रो मार्गिका किवा इतर

प्रकल्पांचा आसपास होणाऱ्या विकासवाच राव्य साकारणे निवर्णय ठेवावेच. स्थानकांजवळ परवडणाऱ्या प्रत्यक्ष योजना कशा यशस्वी व्हातील याचा विचार होणे गरजेचे आहे. जेणेकरून स्थानकांच्या अनुसूहाजुचे नागरिक मेट्रोचा अधिकार्थिक वापर करतील. मेट्रोही व्यवहार्य होईल आणि इच्छितप्रकारे पोटकरण्यासाठी इतर कोणत्या वाहतूक व्यवस्थेचा वापर करण्याची गरज पडणार नाही. जगातील अनेक शहरींनी असे प्रयत्न केले आहेत. आपल्याकडेही केंद्र-राज्य सरकाराच्या तयार पत्र्यां झाली असून त्यासाठी धोरण तयार करण्यात आले आहे. मेट्रो सुरु झाल्यानंतर सर्व मार्गिका एकमेकांशी जोडणे ही वाचनी अल्प महत्त्वाची आहे. त्याचे निवोजन करण्यात येत असून मेट्रो ४ सह अन्य काही मेट्रो मार्गिकांची मेट्रो ३ जोडली जाणार आहेत. पण त्याव्यतिरिक्त रेल्वेसाठी जोडली जाणार आहे. मेट्रो ३ कार्यान्वयन झाल्यानंतर पुढे २०२५ मध्ये मेट्रो २ च आणि त्यानंतर एक-एक करत इतर मार्गिका कार्यान्वित होतील. त्याच पत्र्यांत मुंबईतील आणि त्या पुढील २५ वर्षांत एमएमआरमध्ये सर्व मार्गिका पूर्ण होईल. २०४० पर्यंत मेट्रोचे सर्व जाळे पूर्ण होईल. आज एमएमआरमध्ये रोज एक कोटी ७८ लाख इतल्या फेऱ्यां येवून, बस आणि इतर वाहतूक व्यवस्थेमध्येमरत होताना. मेट्रोचे जाळे पूर्ण झाल्यास २०४० मध्ये ९० लाखांनी वाहतूक फेऱ्या वाढतील. आज एक कोटी ७८ लाख फेऱ्यांपैकी ५० टक्के फेऱ्या या उपनगरीय रेल्वेने होताना. त्यानंतर २५ टक्के बँकट



शहरांचे व्यवस्थापन हे आव्हानच असते. आव्हान या अर्थाने की त्याचा विकास बहुस्तरीय असतो. ज्या पद्धतीने दिल्ली मेट्रोचा विकास झाला. तसाच विकास मुंबईत साधता आला येईल. पण, त्याला वेळ लागेल. मुंबई मेट्रोचा विचार करताना विकाससाठी एक इंचही जागा उपलब्ध नव्हती. त्यामुळे मुंबई मेट्रो-३ चा प्रवास दमछाक करणारा होता. प्रकल्प उभारणीसाठी आंतरराष्ट्रीय निविदा, परदेशातून आणली गेलेली महाकाय यंत्रणा, शिवाय, रहिवाशांच्या पुनर्वसनचा सर्वात गुंतागुंतीचा आणि आव्हानात्मक मुद्दा धरूनस लावण्यात एमएमआरसीच्या व्यवस्थापकीय संचालिका अरिंदनी मिडे कुठेही कसर टावली नाही. अथक व्यवस्थापन कौशल्याचे त्यांनी शिवधनुष्य कसे पेलले, याविषयी....

होतात. पकियवत उपनगरीय रेल्वेची भूमिका मेट्रो बजावेल. आज लोकसेवक दररोज ९० लाख प्रवासी प्रवाहा करताना. २०४० मध्ये मेट्रोने जवळजवळ एक कोटी प्रवासी रोज प्रवास करतील. त्यामुळे रेल्वेवरील ताण कमी होईल. बँकटचा भार कमी होईल. वाहनांचीली संख्या कमी होण्यास मदत होईल. ही एक फारिक्या वाटचल असले पण हे खरे होणार आहे.

विविध पर्याय ठवते एक मार्गिका सुरु झाल्यानंतर त्याला लगेच खूप प्रतिस्पर्धा मिळत नाही. सर्व मार्गिका कार्यान्वित होत नाहींत. मेट्रोचे जाळे विणले जात नाही. ती पूर्वी मेट्रोचा १०० टक्के वापर होत नाही. शहराचा विकास करताना नागरिकांस आपला पर्याय निवडण्याचे स्वातंत्र्य मिळायला हवे. फक्त मेट्रो करा, रस्से नको किंवा रस्सेच करा मेट्रो नको असे करून चालत नाही. वाहतूक व्यवस्थेचे विविध पर्याय निर्माण करणे आवश्यक असते. सागरी किनाऱ्या रस्ता प्रकल्प करताना त्याची गरज काय असा प्रश्न अनेकदा विचारला जातो अशावेळी लक्षात घेवले पाहिजे की सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था पुनरुत्थन वाहतूक व्यवस्था बजवतू करता येत नाही. कारण १०० टक्के नागरिक सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेचा वापर करत नाहीत. मुंबईसारख्या शहरात तर सर्व प्रकारच्या वाहतूक व्यवस्थेचा विकास करणे आवश्यक आहे. आपल्याकडे दिल्लीच्या २० टक्केही रस्त्याचे जाळे नाही. त्यामुळे वस्तूच्या वाहतूकसाठी प्रवासी वाहतूकीसाठी रस्से विकासही महत्त्वाचा ठरतो. मुंबईत रस्से वाढविण्यासाठी जागाच नाही. त्याला बचाव आहे. त्यामुळे आपण उभारत रस्से, सागरी सेतू, सागरी किनाऱ्या रस्ता अशा प्रकाराकडे वळतो आहोत. किनाऱ्याला धरून न देता जलवाहतूकीला चालना द्या असे म्हटले जाते. मात्र पिचमेलना जलवाहतूक करणे शक्य नाही. त्यामुळे आपण सागरी सेतू आणि सागरी किनाऱ्या रस्ता प्रकल्पाना प्राधान्य देत आहोत. मरीन ड्राइवचे वॉर्ड-वर्ल्ड सागरी सेतूच्या टोकापर्यंतच्या



मेट्रोचे जाळे आणि रस्त्यांसाठी सर्व प्रकल्प पाहता रस्से तेच काळ १५० वर्षांपूर्वी रस्से तैत काळ आज आपण कसत आहोत. या काळाचा उपभोग आपल्याला पुढील १५०-२०० वर्षे होईल.

प्रकल्पाचे काम पालिकेकडून सुरु आहे. त्याचापुढे वसोवणीतचा भाग एमएमआरडीएची करात आहे. अता त्यापुढे वसोवणीप्रमाण विचारपूर्वी जात आहोत. हा भाग एमएमआरडीए करणार आहे. सागरी किनाऱ्या रस्ता मेट्रोची लांबी १० किमी आहे. त्यामुळे ५० मिनिटांचा प्रवास हा केवळ २० मिनिटांवर येणार आहे. या प्रकल्पासाठी आम्ही ११ हेक्टर भूभाग क्षेत्र करण्यात आले आहे. यात ४० हेक्टर क्षेत्रावर रस्ता जात आहे. तर उरलेल्या ७० हेक्टरचा भाग आम्ही हलित क्षेत्र म्हणून करणार आहोत. त्यामुळे शहरात आता ७० हेक्टरचे अतिरिक्त हलित क्षेत्र उपलब्ध होणार आहे. या प्रकल्पात सायकल ट्रॅक आणि पादचारासाठी विविध सुविधाही विकसित करून दिला जाणार आहेत. चार-चार मार्गिकांच्या वा रस्त्यांच्या दुर्भागाकरती झडे-डुडेचे लावून हा भाग हरित क्षेत्र अर्थे आहे. या प्रकल्पाचे आलापरवीर २८ टक्के काम झाले आहे. सागरी फेड्युबरी ते मे या कालावधीत टप्पाटप्प्यात हा प्रकल्प कार्यान्वित होणार आहे.



मुंबईसारख्या वादीवादीच्या शहरात हे प्रकल्प राबविणे वाटू शकते सोपे नव्हते. सतर धावणाऱ्या रस्त्यांवाचरी वाहतूक न थांबता. वाहतूक कोंडी न होऊ देता काम करणे अत्यंत कठीण आहे. मुंबईत सर्वत्र भुवारी मार्ग बांधणे शक्य नाही. त्यामुळे आपण उभारत आणि मुवारी असे दोन्ही पर्याय स्वीकारले आहेत. मेट्रो-३ चा विचार करता शहरात जाणारी ही एकमेव मार्गिका आहे. त्याचे वैशिष्ट्य काय आहे तर ती संपूर्णतः भुवारी आहे. ३३.५ किमीची मार्गिका कफ परेड ते आरे अशी आहे. यात २६ आयरी मेट्रो स्थानके असून आरेचे एक स्थानक जमिनीवर आहे. दोन स्थानकांत एक क्रॉसिंगे 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 चात इच्छित स्थळी

जाणे शक्य होय. मुंबईत मेट्रो मार्गिका उभारताना खूप दमछाक होते. मेट्रो-३ मार्गिकाचा विचार करत १९९६ च्या विकास आराखडात त्याचा उल्लेख आहे. पण प्रकल्पत तयार करत २०१९ मध्ये सुरु झाले. याचा आराखडा तयार करत २०१३ मध्ये सुरुवातीला करार केला. तर २०१४ मध्ये एमएमआरसीच्या रस्त्यात मेट्रो-३ ची संपूर्ण जबाबदारी या यंत्रणेवर टाकली. २०१४ ते २०१६ पर्यंताने निविदा प्रक्रिया राबविले, ती पूर्ण करत कामास सुरुवात करण्यात आली.

या प्रकल्पाचा खर्च २३ हजार कोटी होता तो आता ३७, ७०० कोटीवर गेला आहे. मार्गिका उभारणे, रस्त्यासाठीच्या प्रकल्पाना घेणे अशी अनेक आव्हाने होती. काम सुरु करायचे, पण एक इंचही जागा उपलब्ध नव्हती. २६ फेऱ्या १९ स्थानके रस्त्याखाली होती. असलेल्या रस्त्यांना फोडत आत जावचे आणि वर स्थानक बांधत जावचे होते. भुवारीकरण्यासाठी १७ टोपीवर यंत्रणी (टपले बोरिंग मशीन) गरज लागली. रस्त्यावर गोब्या विहिरी खोदण्याच्या खर्च १०० ते २०० टनाची टोपीवर जाणार होती. यासाठी राज्य सरकारकडून आपल्याला जाग दिला त्यावर झोपाळणे होणे. त्या झोपाळ्या हाती घेणे, रस्त्याे पुनर्वसन करणे, जागा नोक्याच्या करत विहीर करणे, टोपीवर परदेशातून आणणे आणि त्या या विहिरीत रोजीज ही रस्त्याची कामे आकारणात्मक होती. दादर, प्रभादेवी, मरोडे, गिरगाव ही स्थानके अत्यंत

गजबजलेल्या ठिकाणी होती. या ठिकाणी स्थानके उभारण्याचे आव्हान पेलण्यासाठी आम्ही 'एरव्होटीव्हा' तंत्रज्ञानाचा वापर केला. मुंबईत बांधकामे करताना अनेक मर्यादा असतात. दिवसें मोठ्या वाहनांना बंदी असते. अनेक कामे दिवसा करता येत नाहीत. त्यामुळे वेळेचे व्यवस्थापन महत्त्वाचे असते. कॅन्ट डेने त्यांच्या कडून नोक्य करवत काम करणे घेणे ही आव्हाने होती. मुंबईत भुमिगत मेट्रोचे काम करताना आणखी एक आव्हान होते. ते म्हणजे जमिनीखालील विविध २७-२८ प्रकारच्या सेवा वाहिन्या बाजूला करणे, रस्त्याचे सेतू बांधणे येऊ न देणे, काम पूर्ण झाल्यानंतर त्या सेवा वाहिन्या पुर्वील काळी हे रस्ते निरवस्थेत ठेवणे. गिरगाव, फाळक देवी आणि रॉट रोड येथील ३० इमारतींचे विस्थापन आणि पुनर्वसन करण्याचे मोठे आव्हान आम्ही यशस्वीपणे पेलते.

उन्नत मार्ग... भूमिगत मार्गासाठी भगीरथ प्रयत्न