

क्र : बीएमआरडीए/एमटीजी/२८.

मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण,
५ वा मजला, गृहनिर्माण भवन,
वट्टी (पूर्व), मुंबई - ४०० ०५१.

दिनांक : २४ जून, १९८३.

मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाच्या दिनांक ७ जून,
१९८३ रोजी झालेल्या अट्टाविसाव्या बैठकीच्या कार्यवृत्ताची प्रत सोबत पाठविली
आहे.

सन्माननीय सदस्यांनी या बाबतीत कांही हरकती असल्यास त्या
कृपया कळवाव्या ही विनंती.

श्री वि. असगांवकर
(श्री. वि. असगांवकर)
सचिव,
कार्यकारी समिती.

प्रति :

सर्व सदस्य,

मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाचे सर्व अधिकारी.

(23)

मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाच्या
अट्टाविसाव्या बैठकीचे कार्यवृत्त

दिनांक : ७ जून, १९८३ (मंगळवार)
वेळ : सकाळी ११ वाजता
स्थळ : माननीय उपमुख्यमंत्री यांचे
समिती कक्षा (६ वा मजला),
मंत्रालय.

उपस्थित सदस्य :

- | | | |
|---|---|------------|
| १) श्री. रामराव वा. आदिक,
उपमुख्यमंत्री आणि नगरविकास मंत्री. | - | अध्यक्ष |
| २) श्री. मनमोहनसिंग बेदी,
मुंबईचे महापौर. | - | सदस्य |
| ३) डॉ. सैरम आर. मजमुंदार,
अध्यक्ष, स्थायी समिती,
मुंबई महानगरपालिका. | - | सदस्य |
| ४) श्री. द. म. सुकथनकर,
महानगरपालिका आयुक्त,
मुंबई महानगरपालिका. | - | सदस्य |
| ५) श्री. ल. चं. गुप्ता,
सचिव, महाराष्ट्र शासन,
नगर विकास विभाग आणि
व्यवस्थापकीय संचालक, सिडको. | - | सदस्य |
| ६) श्री. स. शं. तिनाईकर,
सचिव, महाराष्ट्र शासन,
गृहनिर्माण आणि विशेष सहाय्य विभाग. | - | सदस्य |
| ७) श्री. अ. ना. बटव्याल,
महानगर आयुक्त, मुंबई महानगर
प्रदेश विकास प्राधिकरण. | - | सदस्य-सचिव |

प्रस्तावित प्रश्निक बेट मुक्त मार्ग प्रकल्प (प.वे.मु.) या क्र.७ व्या बाबीवर चर्चा चालू असताना श्री. रा. वि. अत्रे, सचिव, (२), महाराष्ट्र शासन, सार्वजनिक बांधकाम विभाग आणि श्री. ना. वि. मेराणी, मुख्य अभियंता आणि सहसचिव, महाराष्ट्र शासन, सार्वजनिक बांधकाम विभाग हे सुध्दा विशेष निमंत्रित या नात्याने उपस्थित होते.

अध्यक्षांनी आपल्या प्रारंभिक भाषणात (जोडपत्र पहा) प्राधिकरणाच्या नवीन सदस्यांचे स्वागत केले व माजी सदस्यांनी केलेल्या सेवेची नोंद घेतली.

त्यानंतर प्राधिकरणाने कार्यसूचीवरील कामकाजावर चर्चा सुरु केली.

बाब क्र.१ : २८ जानेवारी १९८३ रोजी आंशिक कामकाज झालेल्या २७ व्या बैठकीचे आणि नंतर दि. ४ मार्च, १९८३ रोजी पुनश्च झालेल्या त्याच बैठकीचे कार्यवृत्त पक्के करणे.

दोन्ही बैठकीचे कार्यवृत्त पक्के करण्यात आले.

बाब क्र.२ : उपरिनिर्दिष्ट दोन बैठकांच्या कार्यवृत्तांवर करण्यात आलेली कार्यवाही.

कार्यवाही अहवालाची प्राधिकरणाने नोंद घेतली.

बाब क्र.३ : मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण (कर्मचा-यांची उपदाने प्रदान) विनियम १९८३, तयार करणे.

बाब टिप्पणीवर विचारविमर्श करून प्राधिकरणाने पुढील ठराव संमत केला.

ठराव क्र.२१६ :

"असा ठराव करण्यात येत आहे की, हे प्राधिकरण मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण अधिनियम १९७४ (आजमितीस सुधारित असल्याप्रमाणे) च्या कलम ५० खाली असलेल्या प्रदत्त शक्तींचा वापर करून बाब टिप्पणीस जोडून असलेल्या जोडपत्र-२ मध्ये तपशील दर्शविणारे मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण (कर्मचा-यांची उपदाने प्रदान) विनियम १९८३ मंजूर करीत आहे."

बाबा क्र.४ : मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाच्या कर्मचा-यांनी पुरस्कृत केलेल्या सहकारी गृहनिर्माण संस्थाना कर्जे मंजूर करण्याची योजना.

उपरोक्त बाबटिप्पणीवर विचारविमर्श करून प्राधिकरणाने पुढील ठराव संमत केला.

ठराव क्र.२१७ :

असा ठराव मंजूर करण्यात येत आहे की, हे प्राधिकरण मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण अधिनियम १९७४ (आजमितीस सुधारित असल्याप्रमाणे) च्या कलम ५० खाली असलेल्या प्रदत्त शक्तींचा वापर करून बाबटिप्पणीस जोडून असलेल्या जोडपत्रात तपशील दर्शविणारे प्रस्तावित मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण (सहकारी गृहनिर्माण संस्थाना कर्जमंजूरी) विनियम, १९८३ मंजूर करीत आहे.

बाब क्र.५.....

बाब क्र.५ : मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाने यापूर्वी तयार केलेल्या विविध विनियमनां दुस्त्या तथा सुधारणा.

या बाबीस अनुबंधून महानगर आयुक्तांनी असे प्रतिपादन केले की, बाबटिप्पणीस जोडून असलेल्या जोडपत्र 'ड' मध्ये तपशील दिल्याप्रमाणे मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण (सेवाविषयक अटी) विनियम १९७७ मध्ये प्राधिकरणाच्या अधिपत्ताबाबतील विविध पदांच्या वेतनश्रेण्या विहित करण्याचे प्राधिकार कार्यकारी समितीस प्रदान करावेत अशी दुस्त्या इतर गोष्टीसमवेत करण्यात आली होती. मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण (दुस्त्या) अध्यादेश १९८३ ने प्राधिकरणाने आपले अधिकार प्रदान करण्याबाबतच्या तरतुदी रद्द करण्यात आल्यामुळे, संक्षिप्त दुस्त्या, त्या बाबतीत, मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण अधिनियमाच्या अधिकाट कक्षातलिकडती असे म्हणून महानगर आयुक्तांच्या सूचनेनुसार मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण (सेवाविषयक अटी) (दुस्त्या) विनियम १९८३ च्या मसुद्यात पुढील बदल करण्यास प्राधिकरणाने मान्यता दिली.

"दुस्त्या मसुदा (३) च्या ऐवजी पुढील मजकूर राहिल-

(३) विनियम क्र.५ वगळण्यात यावा आणि विनियम क्र.६ यास क्र.५ असा नविन क्रमांक देण्यात यावा."

प्राधिकरणाने सुधारित प्रस्तावावर विचारविमर्श करून पुढील ठराव मंजूर केला :-

ठराव क्र.२१८ :

"असा ठराव मंजूर करण्यात येत आहे की, बाबटिप्पणीत नमूद करण्यात आलेल्या कारणस्तव हे प्राधिकरण मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण अधिनियम १९७४ (आजमितीस सुधारित असल्याप्रमाणे) मधील कलम ५० मध्ये असलेल्या शक्तींचा आणि त्यासोबत मुंबई सामान्य खंड विनियम १९०४ मधील कलम २१ चा वापर करून (१) मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण (स्थायी समितीच्या निवडणुका) विनियम १९७५, आणि (२) मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण (मंडळ सदस्यांचे भत्ते) विनियम १९७८ यांचे निरसन करित आहे.

त्यापुढे असाही ठराव मंजूर करण्यात येत आहे की, उक्त अधिनियमाच्या (सुधारित असल्याप्रमाणे) कलम ५० मधील शक्तींचा आणि त्यासोबत मुंबई सामान्य खंड विनियम १९०४ मधील कलम २१ चा वापर करून आणि

त्या संदर्भात....

त्या संदर्भात असलेल्या अन्य शक्तीचा वापर करून (१) मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण (बैठकीच्या कामकाजाचे प्रचालन) विनियम, १९७५, (२) मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण (सदस्यांचे भत्ते) विनियम, १९७९ (३) मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण (सेवेच्या शर्ती) विनियम, १९७७ (महानगर आयुक्तांच्या बैठकीतील निवेदनाप्रमाणे आणखी दुस्त जालेले) (४) मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण (प्रवास भत्ते) विनियम, १९७५ या विनियमांच्या बाबतीत अनुक्रमे जोडपत्र 'ब' 'क' 'ड' व 'इ' मध्ये तपशील दर्शविल्याप्रमाणे सुधारणा मंजूर करण्यात येत आहेत".

बाब क्र.६ : " इ.स.२००१ पर्यंत मुंबई महानगर प्रदेशाची घरगुती आणि औद्योगिक वापरासाठी पाण्याची गरज भागविण्याद्विधा प्रकल्पांचे निरोजन आणि त्यांना वित्तसहाय्य

बाबटिप्पणीवर विचार विमर्श केल्यानंतर प्राधिकरणाने पुढील ठराव

मंजूर केला.

ठराव क्र.२१९ :

" असा ठराव मंजूर करण्यात येत आहे की, बाब टिप्पणीच्या परिच्छेद (२) मध्ये विश्लेषण केल्याप्रमाणे मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण टप्पावार कार्यक्रम मंजूर करित आहे व सहाय्या पंचवार्षिक योजनेत पहिल्या टप्पाची कार्यवाही करावी म्हणून महाराष्ट्र शासनाला शिफारस करित आहे. कार्यक्रमाच्या कार्यवाहीसाठी (वार्षिक व योजना) कार्यनिहाय करण्यात येणा-या वित्तीय तरतुदीवरच प्रभतीचे संपादित निकाल अवलंबून असल्याने या कार्यक्रमाच्या बाबतीत अपु-या वित्तीय तरतुदीमुळे कोणत्याही त्रुटी जाणवणार नाहीत याची सर्वतोपरि काळजी घेण्यात यावी अशीही शिफारस हे प्राधिकरण करित आहे".

बाब क्र.७ : संकल्पित पश्चिम बेट मुक्तमार्ग प्रकल्प.

अध्यक्षांच्या विनंतीनुसार श्री. रा. जि. अत्रे, सचिव, सार्वजनिक बांधकाम यांनी पश्चिम बेट मुक्तमार्ग (प.बे.मु.) प्रकल्पाची व्युत्पत्ती व विकास यांविषयी सविस्तर निवेदन करून त्याचा तपशील सादर केला. केंद्रीयमार्ग संस्थेच्या अहवालाने सिध्य केल्याप्रमाणे. पेट्रोल किंमतीत वाढ झाल्याने रहदारी ब-याच प्रमाणात घटेल ही अपेक्षा फोल ठरली आहे. असे श्री. अत्रे म्हणाले. ते पुढे असेही म्हणाले की २००१ सालची संभाष्य परिस्थिती विचारात घेता पश्चिम बेट मुक्तमार्ग अत्यावश्यक आहे ही गोष्ट केंद्रीय मार्ग संशोधन संस्थेच्या अभ्यासावरून व हंगामी अहवालावरून स्पष्ट होते. महाराष्ट्र शासनाने दुबई परिवहन कंपनीबरोबर केलेल्या कराराचा उल्लेख करून श्री. अत्रे म्हणाले की, उभयपक्षांपैकी कोणीही हा करार रद्द न केल्याने तो अदयाप अस्तित्वात आहे. पश्चिम बेट मुक्तमार्गाच्या उत्तर टोकासाठी सार्वजनिक बांधकाम विभागाने विचारात घेतलेला पर्यायी मार्ग म्हणजे

माहीम उपसागरच्या...

माहीम उपसागराच्या प्रवेशावर म्हणजेच वरळी पॉइंट पासून लॅंड्स एन्ड. वट्टे या ठिकाणापर्यंत पूल बांधणे हा होय. या पर्यायासह पश्चिम बेट मुक्त मार्गाचा खर्च अंदाजे रु. १५० कोटी असेल. निधीच्या टंचाईमुळे वरळी ते वट्टे टप्पा व चौपाटी ते वरळी दुग्धशाला पट्टा (मलबार टेकडीतील बोम्बेयासहित) ~~काम~~ हे प्रत्येकी सुमारे ३६-३७ कोटी खर्चाचे दोन टप्पे प्रथम हाती घ्यावे. या दोन टप्प्यांपैकी चौपाटी ते वरळी दुग्धशाला टप्पा अर्थसंकल्पात समाविष्ट झाला असून त्यासाठी निधीची लाक्षणिक तरतूद करण्यात आली आहे.

आपले मत प्रतिपादन करताना मुंबई महानगर पालिका आयुक्त श्री. द. म. सुकथनकर म्हणाले की वरळी पॉइंट ते वट्टे लॅंड्स एन्ड या टप्प्याला अग्रक्रम देण्यात यावा असे केल्यास माहीम कॉजवेवरील भार कमी होईल आणि सध्या (कमी वापर होत असलेला) ए.जी. खान मार्ग व मुंबई महानगरपालिका किनारपट्टी नजीक बांधत असलेल्या डी.पी. मार्गाचा वापर होऊन थेट वरळी दुग्धशालेपासून बोरिवली पर्यंत जलद मार्गाची सोय होईल. युरोपियन आर्थिक संघटना व सध्या चालू असलेल्या मुंबई नागरी परिवहन प्रकल्पाचा दुसरा टप्पा यांजकडून वित्तीय सहाय्य मिळण्याची शक्यता श्री. सुकथनकर यानी बोलून दाखविली मात्र निधीची स्थिति विंताजनकच राहण्याची शक्यता आहे असेही ते म्हणाले. पश्चिम बेट मुक्त मार्गाच्या बांधकामाविषयी काहीही निर्णय झाला तरी (दादर स्थानक (पश्चिम रेल्वे) येथे कमी उंचीचा प्लवमार्ग धरून) माहीम खाडीवरून सेनापती बापट मार्गाची लांबी वाढविणे, प्रमुख चौकांचे ग्रेड सेपरेशन करणे. उपनगरात पूर्व-पश्चिम ब्रेड मार्गाचे काम पूर्ण करणे यासारख्या तुलनेने साध्या व कमी खर्चाच्या प्रकल्पांना अग्रक्रम देण्यात यावा व त्यासाठी उपलब्ध निधीचा वापर करण्यात यावा.

गृहनिर्माण विभागाचे सचिव श्री. स. शं. तिनईकर म्हणाले. भूतपूर्व वाहतूक आणि दळणवळण मंडळाने उपस्थित केलेल्या मुद्द्याचा समाधानकारकरीत्या परामर्श घेतल्याखेरीज पश्चिम बेट मुक्तमार्गाच्या तपशिलाची चर्चा करणे किंवा त्याची टप्पाटप्पाने कार्यवाही करणे अनुचित ठरेल. वाहतूक व दळणवळण मंडळाने उपस्थित केलेले मुद्दे अत्यंत महत्त्वाचे असून मुंबई मध्ये इतक्या प्रचंड संख्येने मोटर गाड्या येऊ दिल्यास दक्षिण मुंबईतील गर्दीची समस्या अधिकच गंभीर होईल. मुंबईच्या बहुसंख्य प्रवासी जनतेला पश्चिम बेट मुक्तमार्गाचा उपयोग होणार असून त्याचा उपयोग फक्त सुठमर धनिक वर्गाला होईल. असे श्री. तिनईकर म्हणाले. हे मुद्दे मूलभूत स्वरूपाचे असून त्यांच्यावर समाधानकारक तोडगा निघाल्याखेरीज पश्चिम बेट मुक्तमार्गाचा विचार करू नये असे श्री. तिनईकर म्हणाले.

नगर विकास सचिव.....

नगर विकास सचिव व सिडकोचे व्यवस्थापकीय संचालक श्री. ल. वै. गुप्ता यांनी स्पष्ट केले की: पश्चिम बेट मुक्तमार्गासाठी युरोपियन आर्थिक संघटने-कडून निधी उपलब्ध होण्याची शक्यता नाही व (जागतिक बँकेच्या सहाय्याने) मुंबई नागरी परिवहन प्रकल्प २ मूर्तस्वरूपास येण्याची शक्यताही फारच कमी आहे. पश्चिम बेट मुक्तमार्गाचा बस प्रवाशास मुळीच उपयोग नाही. या मताशी श्री. गुप्ता सहमत नव्हते. ज्या प्रमाणात मोटरगाड्याची वहातूक पश्चिम बेट मार्ग आकर्षित करील त्या प्रमाणात बसगाड्यांचा वेग वाढेल व त्याचा लाभ बस प्रवाशांना मिळेल. केंद्रीय मार्ग संशोधन संस्था ही तज्ञ संघटना असून पश्चिम बेट मार्ग आवश्यक असल्याचे त्या संघटनेचे मत आहे. शासनाने या शिफारशीस प्राधान्य देऊन ती अंमलात आणावी. पश्चिम बेट मुक्तमार्ग बांधण्यास होणा-या विनंबांमुळे त्यावरील खर्चात मात्र वाढ होईल असे श्री. गुप्ता म्हणाले. रहदारीतील पुढील वाढ थांबविण्याच्या धोरणाचा पाठपुरावा शासन वाढूच ठेवणार असल्यामुळे पश्चिम बेट मुक्तमार्गामुळे दक्षिण मुंबईतील रहदारी व गर्दी वाढेल ही भीती निराधार असल्याचे श्री. गुप्ता म्हणाले.

डॉ. सौरभ मजमुंदार, अध्यक्ष, स्थायी समिती मुंबई महानगर पालिका यांनी, पश्चिम बेट मुक्तमार्गामुळे दक्षिण मुंबईतील रहदारीची कोंडी वाढणार नाही या मतास स्पष्ट शब्दात आव्हान दिले. मुक्तमार्गाला प्रवेश दक्षिण मुंबई कडे व दक्षिण मुंबईकडून असल्यामुळे दक्षिण मुंबईतील रहदारी ब-याच प्रमाणात वाढेल असे ते म्हणाले. ग्रेडसेपरेटेड चौकांद्वारा विद्यमान रस्त्यांत सुधारणा करणे व गर्दी कमी करण्याच्या धोरणाचा आणि योजनांचा जोमाने पाठपुरावा करणे हे उचित मार्ग ठरेल असे श्री. मजमुंदार म्हणाले. पश्चिम बेट मुक्तमार्गच्या कोणत्याही टप्प्याचे काम हाती घेणे त्यांना मान्य नाही कारण एकदा असे काम हाती घेतले म्हणजे, संपूर्ण पश्चिम बेट मुक्तमार्ग वांगणे भाग पडेल. दक्षिण मुंबईतील मोटर-गाड्यांच्या प्रवेशास प्रोत्साहन न देण्यावर किंवा त्यावर निर्बंध घालण्यावर भर देण्यात यावा असे ते म्हणाले.

मुंबईचे महापौर श्री. मनमोहनसिंग बेदी हे त्यांचे सहकारी डॉ. मजमुंदार यांच्याशी सहमत असून त्यांच्यामते निधीची टंचाई व फक्त सूटभर खनिक वर्गालाच या मार्गाचा लाभ मिळेल. ही वस्तुस्थिती विचारात घेता पश्चिम बेट मुक्त मार्ग अत्यंत खर्चाची बाब आहे.

महानगर आयुक्त श्री. अ. ना. बटव्याल यांनी आपण संपूर्णपणे या प्रस्तावाच्या विरुद्ध असल्याचे प्रतिपादन केले. मरीन ड्राइव्हवरील विहार पथा शिवाय मुंबई शहराचा विचारही करता येत नाही. असे ते म्हणाले. संकुचित पश्चिम बेट मुक्तमार्ग आल्यास हा विहारपथच नष्ट होईल.

(मुक्तमार्गच्या पश्चिमेस...)

(मुक्तमार्गाच्या पश्चिमेस नवा विहारपथ बांधण्यांत येईल असे श्री. अत्रे म्हणाले पण श्री. बटव्याल म्हणाले की या नवीन विहारपथापर्यंत पोचणे लोकांना अव्यवहार्य होईल. कारण त्यासाठी त्यांना सध्याचा मरीन ड्राइव्ह व शिवाय पश्चिम बेट मुक्त मार्ग ओलांडून जावे लागेल). त्यांनी पुढे असेही प्रतिपादन केले की मुक्तमार्ग हाजी अली मशीद, डॉ. अविडकरांची समाधी, शिवाजी पार्कचा किनारा यांसारख्या महत्त्वाच्या धार्मिक व मनोरंजनाच्या ठिकाणापासून जवळ व समुद्राच्या बाजूस बांधण्यास येणार असल्यामुळे मुक्तमार्गास गंभीर अक्षेप घेण्यांत येतील. (श्री. अत्रे म्हणाले की, वरकी पॉइंट ते वॉट्रि लॅन्डस एन्ड या नवीन टप्प्यामुळे शेवटच्या दोन स्थळांना या रस्त्यांची अळ लागणार नाही). विल्वर स्मिथ अनेक शहरांची नासधूस होण्यास जबाबदार आहेत असे अनेक लोक म्हणतात. आणि आता त्यांनी मुंबई शहरासाठी जे काय सुचविले आहे त्यावरून ह्या टीकेचे समर्थन होते. श्री. बटव्याल यांनी असेही सांगितले की, पश्चिम बेट मुक्तमार्गावरील सभाव्य रहदारी विषयी केंद्रीय मार्ग संशोधन संस्थेने वर्तविलेले अंदाज खाली तयार नाहीत या मार्गावर पथकर आकारण्यास आल्यास प्रत्यक्ष रहदारी अंदाजित रहदारीहून बरीच कमी असेल. त्यांनी असे निवेदन केले की, केंद्रीय मार्ग संशोधन संस्थेचे अंदाज स्वीकारल्यास दक्षिण मुंबई वरील होणारा परिणाम गंभीर स्वरूपाचा असेल व आपणाला या समस्येचा पर्यायी दृष्टिकोणांतून विचार करावा लागेल. रहदारीची गति वाढविता यावी म्हणून बहुतांश चौकांतील वाडतूक कमी करण्यासाठी तत्काळ प्लवमार्ग बांधण्याचा कार्यक्रम हाती घेणे हा एक पर्याय होय. बेल्जियमच्या वकिलातीचे प्रमुख यापूर्वीच प्राधिकरण कचेरीशी संपर्क साधून आहेत. बेल्जियन लोक या तंत्रज्ञानात अग्रभागी असल्यामुळे युरोपियन आर्थिक संघटनेने देऊ केलेल्या वित्तसहाय्याचा कदाचित लाभ घेता येईल असा प्रस्ताव या आधीच करण्यांत आला आहे. सर्व गोष्टींचा विचार केल्यावर असे दिसून येईल की पश्चिम बेट मुक्तमार्ग हा असा प्रकल्प नाही की जो कोणत्याही समस्या सोडवू शकेल या गोष्टीचा श्री. बटव्याल यांनी पुन्हा विचार केला. त्यांनी असेही प्रतिपादन केले की, विल्वर स्मिथ व केंद्रीय मार्ग संशोधन संस्था या दोघांनीही अशाच त-हेच्या इतरही मार्गांचे समर्थन केले आहे आणि तौलनिक गर्दीचा विचार करता पश्चिम बेट मुक्तमार्गपेक्षा पूर्व बेट मुक्तमार्ग हा अधिक महत्त्वाचा आहे.

श्री. र. य. तांबे यांनी असे सांगितले की, पश्चिम बेट मुक्तमार्ग बांधल्यास बसगाड्यांचा वेग वाढेल अशी अपेक्षा करणे चुकीचे आहे. वस्तुतः केंद्रीय मार्ग संशोधन संस्थेने रहदारी विषयक केलेल्या अंदाजानुसार २००१ या वर्षाच्या सुमारास मुक्तमार्ग बांधलेला असला तरी विद्यमान मार्गावरील रहदारीचे प्रमाण असेच राहील व रस्त्यांवरील गर्दी अशीच राहील. बस गाड्यांचा वेग मंद राहील

पण त्याचवेळी.....

पण त्याचवेळी दक्षिण मुंबईतील गर्दी अधिकच वाढेल. श्री. तबि यांनी पुढे असे सांगितले की विल्बर स्मिथच्या १९८१/८२ अंदाजांची केंद्रिय मार्ग संशोधन संस्थेच्या १९७९-८० च्या अंदाजाशी तुलना करणे योग्य ठरेल. येथे असे दिसून येईल की मोटार गाड्यांची नोंदणी व लोकसंख्या याविषयी बव्हंशी अचूक अंदाज केलेला असला तरी रस्त्यावरील रहदारीचा मात्र अत्यधिक अंदाज वर्तविण्यांत आला आहे. सध्याची रहदारी ही विल्बर स्मिथनी वर्तविलेल्या अंदाजाच्या निम्मा इतकीही नाही. श्री. तबि यांनी असे प्रतीवादन केले की, पश्चिमात्म देशांतील शहरेही नागरी द्रुतमार्ग हा गर्दीच्या समस्येवरील तोडगा म्हणून मानण्यास तयार नाहीत. भारतात मात्र मोटारगाड्यांचा वापर करणा-यांची संस्था अत्यल्प असूनही अशा योजनांचा आपण विचार करित असतो. श्री. तबि यांनी अशी भीती व्यक्त केली की, निधीच्या अभावी पश्चिम बेट मुक्तमार्ग बांधला जाणार नाही, व हा मार्ग गर्दीच्या समस्या सोडवील अशा अशेन मोटारगाड्यांवर तातडीने निर्बंध घालण्याची धोरणे आखण्यांत येणार नाहीत. म्हणून ज्यांच्यामुळे रहदारीत वाढ होईल व परिणामतः अधिक रस्ते बांधणे आवश्यक ठरेल असे नवीन द्रुतमार्ग बांधण्याच्या एवजी वाहतुकीतील संभाव्य वाढ कमी करण्यासाठी मोटारगाड्यांवर निर्बंध घालणारी धोरणे अंमलात आणावी. श्री. तबि यांनी फिरोज एकदा स्पष्ट केले की, माजी वाहतुक व दळण-वळण सँडलाने पश्चिम बेट मुक्तमार्गाला निम्नक्रम दिला होता कारण की जनतेच्या मोठ्या प्रमाणावरील वाहतुकीचा प्रश्न त्यामुळे सुटणार नाही. पश्चिम बेट मुक्त-मार्गाचे समर्थन करणारी मागणी मूर्त स्वरूपास आली तर ६ व्या किंवा ७ व्या उन्नमार्गासारखे प्रमुख रेल्वे प्रकल्प पुरे करावे लागतील. कारण पश्चिम बेट मुक्तमार्गाचा वापर करणा-या प्रत्येक व्यवस्थापका मागे बसले किंवा रेल्वेने प्रवास करणारे १० कामगार असतील.

श्री. ना. वि. मेराणी सह-सचिव आणि मुख्य अभियंता, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, म्हणाले की, पर्यावरणाचा विचार केल्यास या रस्त्यास होणा-या संभाव्य विरोधाची सार्वजनिक बांधकाम विभागास जाणीव आहे. तथापि वरळी पॉइंट ते वांद्र्या लॅन्डस एन्ड पर्यतच्या नव्या टप्प्यामुळे हा धोका कमी होईल. केंद्रिय मार्ग संशोधन संस्थेने वर्तविलेले अंदाज हे सेनापति बापट मार्गाचा संपूर्ण वापर विचारात घेऊनच केलेले आहेत. असे ते म्हणाले. असे न करताही पश्चिम बेट मुक्तमार्गावरील रहदारी साध्य होईल असे आढळू असे. श्री. मेराणी यांनी पुढे असे सांगितले की, मुंबई पोर्ट ट्रस्ट आपल्या मालकीच्या जमिनीतून चौपदरी रस्ता बांधणार असून त्यामुळे पूर्व उन्नमार्गावरील गर्दी कमी होईल. परिणामतः पूर्व बेट मुक्तमार्गाचे प्राधान्य तुलनेने कमी होण्याची शक्यता आहे.

श्री. मेराणी.....

श्री. मेराणी यांनी मान्य केले की, पश्चिम बेट मार्ग बांधून पुरा होण्यास ८ ते १० वर्षे लागणार असल्याने हम रस्त्याच्या चौकातील ग्रेडसेपरेशन करणे. सेनापती बापट मार्गाचा विकास करणे इ. कामे जलद हाती घ्यावी लागतील. तथापि त्यांच्या मते अशा उपायांचा अल्प व/ किंवा तात्कालिक परिणाम होईल व पश्चिम बेट मुक्तमार्गाचे काम हाती घ्यावे लागेल. केवळ परदेशांतून पैसा उपलब्ध होणार असल्यामुळे पश्चिम बेट मुक्तमार्गास मान्यता देण्यात यावी. यामागचे तर्कशास्त्र काय अशी पृच्छा करता श्री. मेराणी म्हणाले पैसा कोटून मिळतो याचा विचार व करता पश्चिम बेट मुक्तमार्गाच्या गरजेबाबत निर्णय घेण्यात यावा. (आपण या आधी केलेले आपल विधान स्पष्ट करतांना श्री. बटव्याल म्हणाले वाहतूक व दळणवळण मंडळाचा असा समज होता की विदेशी वित्तसंस्था वित्तपुरवठा करित असलेला पश्चिम बेट मुक्तमार्ग हा एकमेव प्रकल्प असल्यास त्यास समब्याय तत्व लागू होणार नाही. परंतु पश्चिम बेट मुक्तमार्गामुळे निर्माण होणा-या अडचणी दानवून देण्यात आल्या).

चर्चेचा आढावा घेताना अध्यक्षानी असे स्पष्टपणे प्रतिपादन केले की दक्षिण मुंबईतील वाढ थांबविण्याचे धोरण चालू राहिलेच पाहिजे आणि चालू राहिलेही. त्यांनी पुढे असे सांगितले की, आवश्यक असेल तेवढ्या ठिकाणी शक्य तेवढे प्लवमार्ग बांधणे, सेनापती बापट मार्गाचा विस्तार करणे, उपनगरात पूर्व-पश्चिम जोडमार्ग बांधणे इ. गोष्टींना अग्रक्रम देणे हा अत्यंत व्यवहार्य दृष्टिकोण राहिल. उपलब्ध निधी या गोष्टीसाठी वापरले पाहिजे व जेव्हा अधिक पैसा उपलब्ध होईल तेव्हा पश्चिम बेट मुक्तमार्ग बांधण्याचे काम टप्प्या-टप्प्याने हाती घेता येईल. वरळी पॉइंट ते लॅंड्स एन्ड वॉट्रि हा पहिला टप्पा राहिल. भारतीय परिस्थितीत अधिक वांगले रस्ते अधिक रहदारी घेवून घेतीलच असे नाही. आणि दक्षिण मुंबईच्या वाढीवरील आमचे विबंध जसजसे यशस्वी होतील तसतशी तेथील गर्दी कमी होत जाईल.

राज्य शासनाला याबाबत सविस्तर कळविण्यात यावे असे चर्चेच्या शेवटी मान्य करण्यात आले.

नंतर अध्यक्षाने आभार मानून सभा संपली.

मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाची
अठठाविसावी बैठक

दिनांक : ७ जून, १९८३ (मंगळवार)

: अध्यक्षीय भाषण :

मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाच्या २८ व्या बैठकीत आणि पुनः रचित प्राधिकरणाच्या पहिल्या बैठकीत आज मी आपणा सर्वांचे मनःपूर्वक स्वागत करतो. मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरणाच्या रचनेत संघटनात्मक बदल करण्याचा प्रश्न गेली ४ वर्षे विचाराधीन होता. माननीय राज्यपालांनी दिनांक २० मे, १९८३ रोजी प्रस्थापित केलेल्या अध्यादेशामुळे हे प्राधिकरण एक अधिक प्रभावी आणि निर्णयकारक यंत्रणा होण्यासाठी प्राधिकरणाचे आकारमान कमी करून ते आता आटोपशीर बनविण्यात आले आहे. या प्रक्रियेत नगर विकास विभाग आणि ग्रहनिर्माण विभागाचे संबंधित सचिव तसेच सिडकेचे व्यवस्थापकीय संचालक या तिघांची प्राधिकरणाचे सदस्य म्हणून नियुक्ती झाली आहे. त्यांचे मी मनःपूर्वक स्वागत करतो. त्याचबरोबर या प्राधिकरणाची पुनरचना होण्याआधी या व्यक्तित्वांचे प्राधिकरणाच्या पदसिद्ध सदस्य होत्या व आता नाहीत अशांनी केलेल्या प्राधिकरणाच्या बहुमोल सेवेबद्दलही मी आभारी मानतो. हे माजी पदसिद्ध सदस्य पुढील प्रमाणे आहेत :

- (१) डॉ. प्रभाकर पे,
मुंबईचे माजी महापौर.
- (२) श्रीमती इंदुमती पटेल,
माजी अध्यक्षा,
धुधार समिती, मुंबई महानगरपालिका.
- (३) श्री. बाबुभाई अमीन,
माजी अध्यक्ष,
वेस्ट समिती.
- (४) श्री. एस. सारथ,
महाव्यवस्थापक,
पश्चिम रेल्वे आणि.
- (५) श्री. टी. रामचंद्रन,
महाव्यवस्थापक,
मध्य रेल्वे.

२. प्राधिकरणाच्या पुनः रचनेमुळे पुढील व्यक्ती आता सदस्य नाहीत.

त्यांनी केलेल्या.....

त्यांनी केलेल्या प्राधिकरणाच्या अंमोल सेवेबद्दल मी त्यांचिही आभार मानतो.
या व्यक्ती पुढील प्रमाणे :-

- (१) श्रीमती पार्वतीबाई मालगोडा,
अध्यक्षा, मुंबई जिल्हा नियोजन व विकास परिषद.
- (२) सौ.प्रतिभा दे.पाटील,
अध्यक्षा, ठाणे जिल्हा नियोजन व विकास परिषद.
- (३) श्री.रावसाहेब जामकर,
अध्यक्षा, रायगड जिल्हा व नियोजन विकास परिषद.
- (४) श्री.सुशीलकुमार शिंदे,
वित्त मंत्री.
- (५) श्री.प्रभाकर ना.पाटील,
- (६) श्री.मिठालाल जैन.
- (७) श्री.जगजीवन टळना.
- (८) श्री.विमणलाल मेहता.
- (९) श्री.एकनाथ रा.कोपडे.
- (१०) श्री.मि.धों.सुटे.
- (११) श्री.वि.ग.धारण.
- (१२) श्री.अमरनाथ वा.पाटील.
- (१३) श्री.उमन भुजबळ.
- (१४) श्री.(डॉ.)अ.उ.मेमन.
- (१५) श्री.रामानंद लाड.
- (१६) श्री.प्रल्हाद हि.अडवानी.
- (१७) श्री.विवेकानंद पाटील.
- (१८) श्री.युसुफ हाफिज.
- (१९) श्री.सी.डी.उमाचैन.
- (२०) श्री.गौरीशंकर त्रिवेदी.
- (२१) श्री.राम नाईक.
- (२२) श्री.वकार अहमद गुलाम महमद मोमीन.
- (२३) श्री.तुकाराम सुर्वे.
- (२४) श्री.भाई बंदरकर.
- (२५) श्री.राम मनोहर त्रिपाठी.
- (२६) श्री.राम महाडिक.
- (२७) श्री.एल्.एम्.मेनेजिस.

(२८) अध्यक्ष.....

(28) अध्यक्ष,
मुंबई पोर्ट ट्रस्ट.

(29) महाव्यवस्थापक,
मध्य रेल्वे,

(30) महाव्यवस्थापक,
पश्चिम रेल्वे,

(31) महाव्यवस्थापक,
मुंबई टेलिफोन्स.

(32) श्री. चार्ल्स एम. कोरिया,

(33) श्री. बोरी गोपाळकृष्ण मूर्ती.

3. आता आपण आजच्या बैठकीच्या कामकाजाकडे वळूया.

MINUTES OF THE TWENTY-EIGHTH MEETING OF THE BOMBAY METROPOLITAN REGION DEVELOPMENT AUTHORITY

DATE : 7th June, 1983 (Tuesday)
TIME : 11.00 A.M.
PLACE : The Deputy Chief Minister's Committee Room (6th Floor), Mantralaya.

MEMBERS PRESENT :

- 1) Shri Ramrao W. Adik, Deputy Chief Minister and Minister for Urban Development. - Chairman
- 2) Shri M.H. Bedi, Mayor of Bombay. - Member
- 3) Dr. Saurabh R. Majmundar, Chairman, Standing Committee, Bombay Municipal Corporation. - Member
- 4) Shri D.M. Sukthankar, Municipal Commissioner, Bombay Municipal Corporation, Bombay. - Member
- 5) Shri L.C. Gupta, Secretary to the Government of Maharashtra, Urban Development Department and Managing Director, CIDCO. - Member
- 6) Shri S.S. Tinaikar, Secretary to the Government of Maharashtra, Housing and Special Assistance Department. - Member
- 7) Shri A.N. Batabyal, Metropolitan Commissioner, B.M.R.D.A. - Member-Secretary

Shri R.T. Atre, Secretary (II) to the Government of Maharashtra, Public Works Department and Shri N.V. Merani, Chief Engineer and Joint Secretary to Government of Maharashtra, Public Works Department were also present as Special Invitees, during the discussion on Item No.7, viz. Proposed West Island Freeway Project (W.I.F.).

In his preliminary speech (vide Annexure) the Chairman welcomed the new members of the Authority and placed on record services rendered by ex-members.

The

The Authority then proceeded with the business on the Agenda.

Item No.1 : Confirmation of the minutes of the 27th Meeting held on 28th January, 1983 and the Adjourned 27th Meeting held on 4th March, 1983.

The minutes of both the meetings were confirmed.

Item No.2 : Action taken on the minutes of the above mentioned two meetings.

The action taken report was noted by the meeting.

Item No.3 : The B.M.R.D.A. (Employees' Payment of Gratuity) Regulations, 1983 - Framing of -

The Authority considered the item note and passed the following Resolution :-

RESOLUTION NO.216 :

"Resolved that, in exercise of the powers conferred under Section 50 of the BMRDA Act, 1974 (as amended upto date), the Authority hereby approves the Bombay Metropolitan Region Development Authority (Employees' Payment of Gratuity) Regulations, 1983, as detailed in Annexure II to the Item Note, as proposed."

Item No.4 : Scheme for grant of loans to Co-operative Housing Societies sponsored by the employees of the B.M.R.D.A.

The Authority considered the item Note and passed the following Resolution :-

RESOLUTION NO.217 :

"Resolved that, in exercise of the powers conferred under Section 50 of the BMRDA Act, 1974 (as amended upto date), the Authority hereby approves the Bombay Metropolitan Region Development Authority (grant of loans to Co-operative Housing Societies) Regulations, 1983, as detailed in Annexure to the Item Note, as proposed."

Item No.5 : Amendments to various regulations framed by the B.M.R.D.A.

In connection with this Item, the Metropolitan Commissioner stated that in the proposed amendments (vide Annexure 'D' to Item Note) to the Bombay

Metropolitan

Metropolitan Region Development Authority (Conditions of Service) Regulations, 1977, it was inter alia suggested to delegate the Authority's power of prescribing pay-scales of various posts under the Authority to its Executive Committee. Consequent upon the deletion of the provisions regarding delegation of its powers by the Authority [vide BMRDA (Amendment) Ordinance 1983] the proposed amendment in that respect is ultra-vires of the provisions of the BMRDA Act. At the suggestion of the Metropolitan Commissioner, the Authority, therefore, agreed to make the following changes in the draft BMRDA (Conditions of Service) (Amendment) Regulations, 1983 :-

"Substitute the following for draft amendment (3) -

(3) Regulation No.5 shall be deleted and Regulation No.6 be renumbered as Regulation No.5."

The Authority considered the modified proposal and passed the following Resolution :-

RESOLUTION NO.218 :

"Resolved that in exercise of its powers under Section 50 of the BMRDA Act, 1974 (as amended upto date) read with Section 21 of the Bombay General Clauses Act, 1904, the Authority hereby repeals

(1) The Bombay Metropolitan Region Development Authority (Elections to Standing Committee) Regulations, 1975; and (2) The Bombay Metropolitan Region Development Authority (Allowances to Board Members) Regulations, 1979 for the reasons recorded in the Item Note."

"Further resolved that in exercise of its powers under Section 50 of the Act (as amended upto date) read with Section 21 of the Bombay General Clauses Act, 1904, and all other enabling powers, the Authority hereby amends (1) The BMRDA (Conduct of Business at Meetings) Regulations, 1975; (2) The BMRDA (Allowances to Members) Regulations, 1979; (3) The BMRDA (Conditions of Service) Regulations, 1977 (as further amended by the Metropolitan Commissioner's statement at the Meeting); and (4) The BMRDA (Travelling Allowance) Regulations, 1975 as detailed in Annexures 'B', 'C', 'D' and 'E' respectively."

Item No.6 : Planning

Item No.6 : Planning and financing of projects to meet the domestic and industrial water demands of Bombay Metropolitan Region for the year 2001.

The Authority considered the Item Note and passed the following Resolution :-

RESOLUTION NO.219 :

"Resolved that the BMRDA approves the phased programme as explained in para (9) of the Agenda Note and recommends the same to Government of Maharashtra for implementation of Phase I in the 6th Plan period. As results achieved will depend on matched financial provisions (both annual and plan works), BMRDA recommends that there should be no shortfall due to inadequate financial provisions."

Item No.7 : Proposed West Island Freeway Project (WIF).

At the request of the Chairman, Shri R.T. Atre, Secretary, Public Works Department recounted the genesis and development of the West Island Freeway (WIF) project and gave the details thereof. He felt that the earlier expectation that the rise in petrol prices will considerably reduce the growth in traffic has been belied as evidenced by the report of the CRRI. He pointed out that CRRI studies and interim report show that the WIF would be a must considering the projections for the year 2001 AD. Referring to the protocol signed by the GOM with Dubai Transport Company (DUTCO) he stated that the protocol continues to be in existence as it has not been cancelled by either party. He mentioned that an alternative alignment considered by Public Works Department for the northern end of the WIF would be a bridge over the entrance to Mahim Bay i.e. from Worli Point to Lands End, Bandra. The cost of the full WIF with this alternative would be approximate Rs.150 crores. He felt that due to the funds situation the Worli to Bandra Section and the Chowpatty to Worli Dairy Section (including Malbar Hill Tunnel) each costing approximate Rs.36-37 crores should be taken up early. Of these, the Chowpatty to Worli Dairy Section is a budgetted work with a token provision of funds.

Giving.....

Giving his views Shri D.M. Sukthankar, Municipal Commissioner, Bombay Municipal Corporation felt that the first priority should be given to the Worli Point to Bandra Land's End Section. He felt that this would relieve the pressure on the Mahim Causeway and also provide thereby a fast road right from Worli Dairy to Borivli, using existing (under utilised) A.G. Khan Road and the new D.P. road along the foreshore which Bombay Municipal Corporation is building. Shri Sukthankar mentioned that there were some possibilities of financial assistance from the EEC and even of a second phase of the ongoing BUTP. However, the funds position is likely to remain precarious. He felt that whatever may be the outcome of WIF construction relatively simpler and cheaper projects such as extension of Senapati Bapat Marg across Mahim Creek, (including a low-level fly-over at Dadar Station (W.R.)), grade separation of major intersections, completion of the East-West link roads in the suburbs and the like must be given the highest priority and available funds applied thereto.

Shri S.S. Tinaikar, Secretary, Housing Department, felt that discussing the details of WIF or its phasewise implementation would be premature before the points raised by the erstwhile Transport and Communications Board were satisfactorily resolved. Shri Tinaikar felt that these points were very relevant and particularly mentioned the problem of aggravating the congestion in South Bombay by allowing so many cars into Bombay and also that the WIF will be of no use to the great majority of the commuter population of Bombay but only to the small and affluent minority. Shri Tinaikar expressed the view that these points were fundamental and without their satisfactory resolution WIF should not be considered.

Shri L.C. Gupta, Secretary, Urban Development and Managing Director, CIDCO clarified that the EEC funds are unlikely to be available for the WIF and felt that the possibility of any BUTP II project materialising (with World Bank aid) was also remote. Turning to the WIF project itself he did not agree with the view that the project will not give any

relief

relief to the bus traveller. He felt that to the extent the WIF will draw away car traffic bus speeds will go up and thereby benefit the commuting public who use buses also. He felt that the CRRI, which was an expert body, had given its opinion that WIF was necessary and that Government should give this recommendation the maximum weightage and imple. the same. He felt that delays in the construction of the WIF will only increase its cost. He also felt that the fear that the WIF will add to traffic in South Bombay and increase the congestion was unfounded because the policies of restricting further growth will continue to be pursued by Government.

Dr. Saurabh Majmundar, Chairman, Standing Committee, Bombay Municipal Corporation, categorically challenged the view that WIF will not increase traffic congestion. He felt sure that since access to the freeway would be to/from South Bombay this is bound to lead to a great deal of additional traffic. He felt that the improvement of existing roads through grade-separated intersections and vigorous pursuit of decongestion policies and schemes would be the right course to follow. He did not agree to taking up construction of any phase of the WIF because once this is done there will be a compulsion to build the whole WIF. He felt that the emphasis should be on discouraging or even restricting the entry of cars into South Bombay.

Shri M.H. Bedi, Mayor of Bombay agreed with his colleague, Dr. Majmundar and felt that the WIF was too costly a project given the constraint on resources and the fact that the benefit of the project will go to the affluent but tiny minority.

Shri A.N. Batabyal, Metropolitan Commissioner, expressed himself to be entirely against the proposal. He felt that Bombay without the promenade along Marine Drive is unthinkable which is what would happen if WIF is built. (Shri Atre said that a new promenade would be built west of the freeway but Shri Batabyal felt that it would be impractical for people to reach this new promenade as they would have to cross the present Marine Drive plus the WIF). He further pointed out that serious objections would arise because of the

WIF passing

WIF. passing close to and seaward of such important relegions and recreation spots as the Haji Ali Mosque, Dr. Ambedkars Mousoleum, Shivaji Park Beach etc. (Shri Atre pointed out that with the new alignment direct from Worli Point to Bandra Lands and the last two spots would not be affected) Shri Batabyal mentioned that there are those who felt that Wilbur Smith (WS) have been responsible for despoiling many cities and what they have proposed for Bombay seems to justify that criticism. He also mentioned that the traffic projections of CRRI for the WIF are not certainties and if toll is charged thereon the traffic may be much less than what has been projected. He mentioned that if the CRRI projections were to be accepted the impact on South Bombay is bound to be serious and we shall have to consider some alternative approach to the problem. One such alternative is to undertake a large programme of constructing "instant flyovers" to grade-seperate most intersections so as to speed up traffic. The Consul-General for Belgium had already been in touch with BMRDA office and since they (the Belgians) are leading in this technology perhaps E.E.C.'s offer of financial assistance could be availed of. This has been accordingly proposed. He reiterated that when all things are considered the WIF is not the project which will solve any problems. He also mentioned that both WS and CRRI had justified other such roads too and if anything the EIF was more important than WIF looking to the relative congestion. Shri R.Y. Tambe pointed out that it would be incorrect to expect that construction of WIF would increase bus speeds. In fact as per the CRRI traffic projections, by 2001 the present level of traffic on existing roads would remain even after WIF is built. Thus the roads will remain congested, and bus speeds remain slow, while more cars would come to South Bombay and congest it further. He mentioned that the W.S. projections for 1981 are worth comparing with CRRI counts of 1979-80. These show that while car registration and population have been predicted fairly correctly, traffic on roads has been grossly over estimated. The present traffic is not even half of what Wilbur Smith had predicted. Shri Tambe pointed out that even the

western

western world cities had given up the urban expressway as a solution to problems of congestion, while we in India, despite the fact that car users are a small minority of the commuting public were still considering such projects. He expressed the fear that the result may be that neither will WIF be built due to the lack of funds nor urgently needed car restraint policies be developed in the hope that WIF will solve the problems. He, therefore, urged that restraint policies be brought into effect to reduce future traffic demand rather than build new freeways which will only attract more traffic and in time make construction of yet more roads necessary. He once again clarified that the erstwhile Transport and Communications Board had assigned a low priority to the WIF because ~~it~~ will not solve the main problem which was of public mass transport users. He pointed out that if the demand which would justify the WIF was allowed to materialise major railway projects such as 6th and even 7th corridors would have to be built because for every manager who would use WIF there may be 10 or more workers who could afford to travel only by bus or train.

Shri N.V. Merani, Joint Secretary and Chief Engineer, Public Works Department mentioned that so far as the environment was concerned Public Works Department was also conscious of the likely opposition. However, this would be minimised by the new alignment from Worli Point to Bandra Land's end. He reiterated that the CRRI's projections had been made after giving due consideration to the full utilisation of Senapati Bapat Marg. It was despite that, that the traffic on the WIF was found to be realisable. Shri Merani mentioned that the BPT was going to construct a 4 lane road through their land and this would reduce congestion on the eastern corridor and this may decrease the relative priority for the EIF. He agreed that, since the WIF may take 8 to 10 years to construct grade separation of intersections, development of Senapati Bapat Marg etc. must be taken up early. He, however, felt that these will have only a small and/or temporary effect and WIF would have to be taken up. Shri Merani questioned the logic of agreeing to the construction of

the WIF

the WIF merely because the money is available from offshore sources and felt that from planning point of view the need for WIF should be decided irrespective of the source of funds. (Shri Batabyal clarified his earlier remarks and mentioned that the Transport and Communications Board had felt that if the WIF was the only project which the offshore financiers would fund, the equity consideration would not hold good, but the difficulties which the WIF may cause had been pointed out, nonetheless).

The Chairman, summing up the discussion, categorically stated that the policy of restricting growth in South Bombay must and will be continued. He also felt that the most practical view would be to give the highest priority to construction of flyovers in as many places as required and to extension of Senapati Bapat Marg, construction of E-W link roads in the suburbs, etc. He felt that available funds must be used for the foregoing and as and when more funds become available the construction of WIF can be taken up in phases, the first being the Worli Point to Lands End, Bandra. He felt that better roads may not always attract more traffic in Indian conditions and as our restriction on South Bombay's growth succeed, congestion will reduce.

At the end of the discussion, it was agreed that State Government be suitably informed.

The Meeting then concluded after a vote of thanks to the Chair.

#####

Annexure

TWENTY-EIGHTH MEETING OF THE BMRDA

DATE : 7th June, 1983 (Tuesday)

SPEECH OF THE CHAIRMAN

I have great pleasure in welcoming you to this 28th Meeting of the Authority and the first meeting after its reconstitution. During the last about 4 years, question of various organizational changes in the set up of the BMRDA was under consideration. The Ordinance issued by the Governor on 20th May, 1983 have inter alia reduced the size of the Authority with a view to making it a compact and effective decision making body. In this process the Secretary, Urban Development; the Secretary, Housing Department and the Managing Director, C.I.D.C.O., have been appointed Members of the Authority. I take this opportunity to welcome them and place on record the services rendered by the following ex-officio members of the Authority who ceased to be the Members prior to its reconstitution :-

- (1) Dr. P.S. Pai,
Ex-Mayor of Bombay.
- (2) Smt. Indumati T. Patel,
Ex-Chairman,
Improvements Committee,
Bombay Municipal Corporation.
- (3) Shri B.H. Amin,
Ex-Chairman,
B.E.S.T. Committee.
- (4) Shri S. Sarath,
General Manager,
Western Railway, and
- (5) Shri T. Ramchandran,
General Manager,
Central Railway.

2. I also place on record the services rendered by the following persons who have ceased to be the members of the Authority

as a

as a result of its reconstitution :-

- (1) Smt. Parvatibai Malgonda,
Chairman, DPDC, Bombay.
- (2) Smt. Pratibha D. Patil,
Chairman, DPDC, Thane.
- (3) Shri Raosaheb Jamkar,
Chairman, DPDC, Raigad.
- (4) Shri Sushilkumar Shinde,
Minister for Finance.
- (5) Shri Pralokar N. Patil.
- (6) Shri Mithalal R. Jain.
- (7) Shri Jagjivan M. Tanna.
- (8) Shri Chimanlal Mehta.
- (9) Shri E.R. Koparde.
- (10) Shri B.D. Zute.
- (11) Shri V.G. Dharap.
- (12) Shri Amarnath W. Patil.
- (13) Shri C.C. Bhujbal.
- (14) Shri (Dr.) A.U. Memon.
- (15) Shri R.P. Laud.
- (16) Shri P.H. Advani.
- (17) Shri Vivekanand S. Patil.
- (18) Shri Usuf Haffiz.
- (19) Shri C.D. Oommachen.
- (20) Shri G.S. Trivedi.
- (21) Shri Ram Naik.
- (22) Shri V.A.G.M. Momin.
- (23) Shri T.E. Surve.
- (24) Shri Bhai Bandarkar.
- (25) Shri Ram Manohar Tripathi.
- (26) Shri Ram Mahadik.
- (27) Shri L.M. Menezes.
- (28) The Chairman,
Bombay Port Trust.
- (29) The General Manager,
Central Railway.
- (30) The General Manager,
Western Railway.
- (31) The General Manager,
Bombay Telephones.
- (32) Shri C.M. Correa.
- (33) Shri N.G.K. Murti.

3. We may now processed with the Business on
the Agenda.

ffffffffffffffffffffffff