

२०१४ हे वर्ष मुंबईसाठी सर्वार्थानी, आत्यंतिक महत्त्वाचे ठरत आहे, हे निर्विवाद. निवडणूका, आम आदमी पार्टी, लखलखीत टी-२ टर्मिनल, रंगबेरंगी मोनोरेल, झकपक मेट्रो, वेगधुंद इस्टर्न फ्रीवे. असे वाटते ट्रेन आणि बसमधली गर्दी, रस्त्यांमधले खड्डे, चालायला धड जागा नाही, असले त्रास रोज सहन करावे लागत असताना हे प्रकल्प जितक्या लवकर येतील तितके बरे. या भावनेपोटीच मुंबईकर मोनोरेलची सफर करण्यासाठी भर रात्रीदेखील गर्दी करून धावले, जगभरात मोनोरेल बहुधा अपयशी ठरली आहे. मोनोरेलमधून दररोज वेगवेगळ्या वेळी थोडेथोडेके नाहीत, तर तब्बल ३०,००० लोक प्रवास करतात, यावरून हेच सिद्ध होते की शहरी वाहतुकीत सुधारणा करण्यासाठी अभिनव उपाय सोडा, कुठल्याही प्रकारची सार्वजनिक व्यवस्था आणली, तरी ती मुंबईकरांना हवीच आहे. म्हणूनच मुंबई नामक नागरी जंगलात हे अगडबंब प्रकल्प साकारत असताना आपण थोडे थांबून, अशा भांडवल खाणाऱ्या प्रकल्पांच्या दीर्घकालीन उपयुक्ततेचा विचार करायला हवा.

विकास सुनियोजित

— पंकज जोशी, सिद्धार्थ पंडित

(हा लेख “हिंदुस्तान टाईम्स” १६-०२-२०१४, वृत्तपत्रातील अंकामधून लेखकाच्या परवानगीने पुर्नमुद्रित व अनुवादीत केला आहे.)



व अधिक समावेशक

छायाचित्राचे श्रेय : मोहित राजवानी

पहिली गोष्ट अशी की यातल्या कुठल्याही प्रकल्पामुळे नवीन जमीन विकासासाठी मोकळी होत नाही. त्यांची अंमलबजावणी अगोदरपासून अस्तित्वात असलेल्या प्रभावी भागात होत आहे आणि त्यांच्यामुळे शहरातल्या जनतेच्या उत्तर ते दक्षिण दिशेच्या प्रवासालाच पुष्टी मिळते आहे. थोडा कल्पक विचार करून जर त्यांना पूर्व-पश्चिम दिशेत बसवले, तर शहरातली गर्दी सुसह्य झाली असती.

दुसरे असे की मुंबईकरांच्या एकूण प्रवासफेऱ्यांपैकी ९०% फेऱ्यांमध्ये पायी चालत. तर फक्त २% फेऱ्या खाजगी गाड्यांनी होतात.

— मुंबईकर दररोज ज्या प्रवासफेऱ्या करतात, त्यांपैकी ५१% फेऱ्या केवळ पायी होतात. बस वा ट्रेन पकडण्यासाठी केलेली पायपीट पकडली तर हे प्रमाण आणखी वाढेल. ७० लाख फेऱ्या ट्रेनने, तर ५५ लाख बसने होतात; फक्त २% फेऱ्यांसाठी खाजगी गाड्यांचा वापर होतो.

— मुंबईकरांच्या मासिक उत्पन्नाची सरासरी सुमारे २०,००० रुपये आहे आणि कुटुंबाचा सरासरी आकार ४.५ आहे. यावरून स्पष्ट होते की वाहतुकव्यवस्थेची उभारणी करताना पायी चालणे आणि बस, यांमध्ये गुंतवणूक करण्याला प्राधान्य असायला हवे.

२०१४ नंतर (किमान २०२१ पर्यंत; तेव्हा कदाचित मेट्रो ३ अवतीर्ण होऊ शकेल) एकही अति भव्य वाहतूक व्यवस्था प्रकल्प येऊ घातला नसताना सोयी आणि दळणवळण, या दोन्ही बाबतीत अधिक परिणामकारक असा बुद्धीमान आणि कार्यक्षम मार्ग कोणता असेल, तर तो म्हणजे पायी चालणे आणि बस, यांच्या व्यवस्थेच्या उभारणीतील अधिक प्रमाणातील गुंतवणूक, पादचारी व बस यांच्यासाठी पायाभूत व्यवस्था उभारणे अधिक गरजेचे आहे; इतर प्रकारच्या वाहतुकीच्या साधनांसाठी

गुंतवणूक करताना त्याच्या जोडीने पायी चालणे व बसेस, यांच्यात अधिक भरभक्कम गुंतवणूक व्हायला हवी.

तिसरा मुद्दा असा की वरील भव्य वाहतूक प्रकल्पांमध्ये ७००० कोटी (किंवा जास्त) खर्च होत असताना मुंबई महापालिकेकडे पादचाऱ्यांसाठी सुविधा उभारण्याकरता तरतूदच नाही. या ७००० कोटी रुपयांमध्ये दरवर्षी तोटा होणाऱ्या बेस्टच्या संपूर्ण वाहनांचे अनेकवेळा आधुनिकीकरण करणे शक्य झाले असते. सांताक्रूझ-चेंबूर, जोगेश्वरी-विक्रोळी लिंक रोड्स किंवा ईस्टर्न फ्रीवे यांपैकी एकाहीमुळे सार्वजनिक वाहतूक सुरळीत होत नाही. स्वतःचे पोट भरण्यासाठी जो सर्वसामान्य मुंबईकर रोज चालत वा बसने आपल्या कामाला जातो, त्याकडे मुंबईच्या अर्थसंकल्पातील ही तरतूद पूर्ण दुर्लक्ष करते; मुंबईची वाहतूकव्यवस्था निश्चित करताना त्याच्या गरजांना सर्वात खालचे स्थान आहे. ११,००० कोटी रुपयांच्या खर्चातून होणार असलेल्या मुंबई-नवी मुंबई जोडणाऱ्या मुंबई ट्रान्सहार्बर लिंकमध्येसुद्धा पुलाला लागून ट्रेन लाईन नाही की बससाठी वा दुचाकींसाठी स्वतंत्र लेन नाही. यातून त्यांना वगळणे, हा पादचारी आणि बसप्रवासी यांच्या दळणवळणतील एकमेव अडसर नाही. प्रकल्पांच्या नियोजनात आणि रचनेत सध्याच्या हलक्या प्रतीच्या असलेल्या पदपाथना जी दुजाभावाची वागणूक मिळते, त्यामुळे पादचाऱ्यांना, विशेषतः स्त्रिया, बालके आणि वरिष्ठ नागरीक यांना, मुख्य रस्त्यावरून, मोटारींच्या भोंग्यांच्या गोंगाटात, ढासळणाऱ्या पर्यावरणातून वाट काढावी लागते. मेट्रो १ च्या कॉरिडॉरच्या खाली असलेल्या फूटपाथवरून चाला, म्हणजे भविष्यात काय पहावे लागणार याची कल्पना येलील. चालत किंवा बसने घरी चालला आहात, देव तुमचे रक्षण करो!

मोटारवेडाने पछाडून पादचाऱ्यांचा श्वास कोंडणाऱ्या मुंबईत तुमचे स्वागत असो!

चौथी गोष्ट म्हणजे या भांडवली प्रकल्पांना जोडून गृहनिर्माण योजना असते, जिला राजीव आवास योजनेसारख्या कार्यक्रमांचा तरी आधार असतो. परंतु झोपडपट्टी निर्मूलन योजना आणि तिचे मुंबई नागरी परीवहन प्रकल्पासारखे (MUTP) इतर विविध अवतार यांनी मिळून गेल्या १५ वर्षांमध्ये सुमारे १५०,००० गाळेच काय ते बांधले आहेत. म्हणजे या संदर्भात अंदाजे १० लाख निवासी गाळ्यांचा तुटवडा आहे. सध्याच्या वेगाकडे पाहता ही दरी वाढत जाणार आहे. या तुटवड्याचाच अटळ परिणाम म्हणून निर्माण होणाऱ्या मानखुर्द-गोवंडी व मालवणी भागातल्या झोपडपट्ट्यांमध्ये राहणाऱ्या माणसांना आरोग्य, शिक्षण, मोकळ्या जागा, सुधारीत घरे, पाणी आणि सार्वजनिक स्वच्छता यांपैकी काहीही मिळवणे कठीणच जाते. मानवी विकासापासून पिढ्यानपिढ्या वंचित राहिलेली ही गरीब जनता आज सामाजिक संघर्षाच्या तोंडावर आहे.

सध्याच्या सुधारीत प्रारूप विकास आराखड्यात मुंबई महापालिकेतर्फे शहरातल्या झाडांची गणती मोठ्या उत्साहाने होत आहे पण झोपडपट्ट्यांचे तपशिल त्या गणतीत नाहीत.

वाहतूक व्यवस्थेतील गुंतवणूक डोळ्यात भरते त्यामुळे ती पुन्हा पुन्हा करून सरकार राजकीय लाभ घ्यायला बघते यात नवल नाही. तरीही दीर्घकालीन लाभाचा विचार केला तर भांडवली गुंतवणूक करण्यापेक्षा वेगवेगळ्या स्वरूपाच्या कल्पना या शहरासाठी जास्त फायद्याच्या ठरतील. उदाहरणार्थ पुढील कल्पना पहा:

— प्रकल्पग्रस्त म्हणून १०-१५ वर्षांच्या काळात सध्याच्या झोपडपट्ट्यांचे अन्यत्र पुनर्वसन करण्याऐवजी त्यांना पाणी, सार्वजनिक स्वच्छता, आरोग्य व शिक्षण यांसारख्या सेवा पुरवून त्यांची पातळी सुधारावी.

— हायवे आणि एक्सप्रेसवे बांधण्याऐवजी लोकांना केंद्रस्थानी ठेवून पादचारी मार्ग बनवावेत. सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेची जोडणी मुंबई प्रादेशीक क्षेत्राशी व त्याहीपलिकडे करण्यात यावी.

— बाजारातील मागणीला प्रतिसाद देत मालकी पद्धतीची घरे बांधण्याऐवजी लोकांना परवडतील अशी अल्प किंमतीची घरे आणि भाड्याची घरे, यांच्या योग्य संतुलनावर भर द्या.

या कल्पनांमधून प्रचंड आकाराचे प्रकल्प उभे राहणार नाहीत, म्हणजेच त्यातून ठेकेदारी उत्पन्नही निर्माण होणार नाही, हे खरे; पण या कल्पनांमुळे संपूर्ण व्यवस्थेत जे दीर्घकालीन, पद्धतशीर, सकारात्मक बदल घडून येतील, त्यांच्या योगे बृहन्मुंबईतील जीवनात समता वाढीस लागेल, जीवनाचा दर्जा सुधारेल व शहराच्या कार्यक्षमतेत सुधारणा होईल.