

मुंबईतल्या अमेरिकन कॉन्सुलेटने गेल्या जुलैमध्ये अमेरिकेचा स्वातंत्र्यदिन फिनिक्स सिटी मॉलमध्ये साजरा केला. त्यात काही बिघडले नाही पण त्यासाठी एका मॉलची निवड, तेही कुर्त्यासारख्या सर्वसामान्य उपनगरात, ही गोष्ट काही वर्षांपूर्वी कुणाला स्वप्नातही सुचली नसती. शहराचे मध्यमवर्गीयांना भुरळ घालेल असे सुशोभीकरण होत चालले आहे. आंतरराष्ट्रीय ब्रँड्सच्या चैनीच्या वस्तू मांडून ठेवलेले अत्यंत खाजगी जागा ठिकठिकाणी दिसू लागल्या आहेत आणि ते सार्वजनिक आहेत, असे काही जण धरून चालत आहेत.

सेंट झेवियर्स या उच्चभू कॉलेजच्या विद्यार्थ्यांतर्फे दर वर्षी मल्हार हा उत्सव मोठ्या थाटामाटात साजरा केला जात असतो. या वर्षी मल्हारमधल्या एका फ्लॅश मॉब डान्सचे आयोजन या मॉलमध्ये करण्यात आले. या घटनांकडे डोळसपणे पाहणे गरजेचे आहे कारण हा मॉल शहरातल्या अत्यंत गरीब वस्तीत उभा आहे. तिथल्या बैल बाजार नामक भागात बैलांची विक्री होत असे, त्याला फार वर्षे उलटली नाहीत.

याच बरोबर उपलब्ध होणाऱ्या मोठमोठाल्या मोकळ्या जागा पैसेवाल्यांकडून गिळंकृत होत असताना गरिबांसाठीच्या मोकळ्या जागा मात्र नाहीशा होत चालल्या आहेत. दुसऱ्याचे घेऊन स्वतःचे वाढवण्याची एक प्रक्रिया असते. मुंबईत मोकळ्या जागा नाहीत, हे मुळीच खरे नाही. खरे हे आहे की कोणाच्या ताब्यात किती जागा असावी, याचे प्रमाण विकृत आणि विषम झालेले आहे.

मॉल, वेगवान गाड्या रस्त्यावरील जीवन

— विद्याधर दाते



आणि माणसाचे

छायाचित्राचे श्रेय: गुणकच शर्मा

आठवणी खोडून टाकणे आणि शहरातले उद्योगधंदे नाहीसे होणे, हा सुद्धा याच प्रक्रियेचा भाग आहे. आज जिथे हा मॉल उभा आहे, तिथे काही वर्षांपूर्वीच मुकंद आयर्न नावाचा, मुंबईतला एक अति विशाल कारखाना होता आणि पश्चिम बंगालचे भूतपूर्व राज्यपाल विरेन शाह, ज्याचे नाव जॉर्ज फर्नांडिसबरोबर बडोदा डायनामाईट खटल्यात गुंतले होते, ते या कारखान्याचे मालक होते, हे आज कोणाला आठवलंय तरी का? या जागेशेजारच्या “कमानी ट्यूब्स” हा कारखाना आहे आणि कामगारांच्या सहकारी संस्थेने सुत्रे हाती घेण्याच्या ऐतिहासिक घटनेचा तो साक्षीदार आहे.

या मॉलचा गलिच्छ आणि दरिद्री परिसर किती विरोधी चित्र दाखवतो, हे पाहण्यासारखे आहे. त्यासाठी सोपा मार्ग म्हणजे साकी नाक्याहून डबल डेकर बस पकडावी आणि शक्य झाल्यास वरच्या डेकर जाऊन बसावं. ती ज्या चिंचोळ्या रस्त्यावरून जाते, तिथे दोन्ही दिशांनी बसेस आणि इतर वाहनेसुद्धा जात असतात आणि त्यांच्यामधून लहान मुले आणि वृद्ध जीव मुठीत धरून रस्ता काढत असतात, कारण रस्त्याच्या कुठल्याच बाजूला फूटपाथ नाही. वरच्या डेकर बसल्यामुळे आपल्याला विमानतळाच्या भिंतीवरून बघता येते आणि उभी असलेली, हवेतून उतरत असलेली विमाने बघायला मिळतात. या भागातल्या झोपडपट्ट्या आता वरच्या वर्गाच्या डोळ्यांना खुपतात आणि विमानतळ विस्ताराच्या नावाखाली त्यांना हटवून जागा बळकावण्याची त्यांची इच्छा आहे. त्याच वेळी विमानतळ प्रशासनातल्या भ्रष्ट लोकांनी बिल्डर लोकांशी संगनमत करून नियमांना धुडकावत जुहू विमानतळाच्या सभोवती, उत्तुंग इमारतींचा वेढा मात्र पडू दिला आहे.

मॉलचे स्थान आणि स्वरूप पाहता मोटारगाड्यांच्या वाहतुकीला पर्याय नाही. त्यामुळे लाल बहादुर शास्त्री, या अत्यंत काटकसरीने राहणाऱ्या, गांधीवादी विचारसंपीच्या भूतपूर्व पंतप्रधानांचे नाव दिलेल्या

आणि पूर्व उपनगरांमधल्या प्रमुख मार्गांपैकी एक असलेल्या रस्त्यावर वाहतुकीचे भयंकर खोळंबे होत असतात. दुसरे असे, की मॉलबाहेरचा बस स्टॉप मॉलच्या व्यवस्थापनाच्या डोळ्यांना अजिबात सहन होत नाही, कारण मॉलच्या उच्चवर्गीय संस्कृतीशी तो अगदीच विसंगत दिसतो. म्हणून त्यांनी हा स्टॉप तिथून हलवण्यासाठी बेस्ट प्रशासनाकडे दबाव टाकला आहे. पण स्टॉप हलवल्यास परिसरातल्या हजारो लोकांची गैरसोय होईल. याचा अर्थ असा की अगोदर हा मॉल, वाहनांच्या चलनवलनाला अडथळे निर्माण करणार आणि मग सार्वजनिक वाहतूक सेवेचा वापर करणाऱ्यांवर आणखी बोजा लादून त्यात भर घालणार. हे केव्हा, तर बेस्ट सेवेकडे अधिकाधिक प्रमाणात दुर्लक्ष होत चालल्यामुळे तिची गुणवत्ता ढासळत चालली असताना. अजूनही बेस्टबद्दल लोक चांगलेच बोलत असले तरी बसने नेहमी प्रवास करू लागले, की अगणित समस्या दिसू लागतात. बसवरचा क्रमांक खड्डूने अगदी लहान अक्षरात लिहिलेला असतो आणि खूप वेळ ताटकळत असलेल्या प्रवाशांना तो दिसायला अडचण होते. सत्तरीच्या दशकातल्या थिएटर ऑफ द ॲक्सर्डमधल्या अच्युत वझेच्या एका नाटकात प्रवाशांची परवड उत्तम रीतीने व्यक्त झाली होती. “बस आली! बस आली! बस आली!” एक पात्र म्हणते. आणि दुसरे पात्र नेमका प्रश्न उभा करते, “कुठे आहे बस?” हा प्रश्न वेटिंग फॉर गोदो, या सुप्रसिद्ध नाटकाची आठवण करून देतो. त्या काळापासून बेस्टची सेवा ढासळत गेली आहे पण या सेवेचा वापर न करणाऱ्यांच्या हे लक्षात येत नाही, कारण बंगलोर व दिल्ली यांचा अपवाद वगळता इतर शहरांमधली सेवा इथल्यापेक्षा किती तरी वाईट आहे. प्रचंड पैसा खर्च करून मुंबईत पोलादी बस थांबे उभारण्यात आले, पण त्याच्या फायदा केवळ जाहिरातदारांना झाला, प्रवाशांची मात्र त्यामुळे प्रचंड गैरसोयच झाली आहे. एका अधिकाऱ्याने कबूल केल्याप्रमाणे जाहिरातींपासून फुटकळच महसूल मिळत असेल तर ही शरमेची गोष्ट आहे. बस थांब्यांची रचना

वाईट आहे, बाहेर पडायला असलेली जागा अपुरी आहे आणि या वर्षीच्या पावसाळ्यात तर यातील बऱ्याच ठिकाणी पाणी गळत होते.

पादचाऱ्यांसाठी पदपथ न ठेवून आणि बसेसची संख्या न वाढवून महापालिका उघडपणे भेदभाव करत आहे. याहीपेक्षा वॉर्ड म्हणजे राष्ट्रीय नागरी वाहतूक धोरणाला काळे फासत, गाड्या उभ्या करण्यासाठी बांधकाम करण्यात वेळ आणि ऊर्जा खर्च करून बिल्डरांची चंगळ केली जात आहे. असल्या त्रुटींसाठी मुंबई महानगरपालिकेत राज्यावर असलेल्या शिवसेनेला क्वचित बोल लावला जातो, प्रशासनाला मात्र शिव्या खाव्या लागतात. सेनेला उघडे पाडण्याचे काम मुख्यतः प्रहार हे मराठी दैनिक करत असते; पण तेही प्रहारची मालकी नारायण राणे यांच्याकडे आहे, म्हणून. एकेकाळी सेनेचे मुख्यमंत्री असलेले राणे आता काँग्रेसचे मंत्री आहेत आणि त्यांना पक्षाचे हिशेब चुकते करायचे आहेत. इतिहास, मानसशास्त्र, तत्त्वज्ञान आणि समाजशास्त्र या सर्व ज्ञानशाखांचा विचार आपल्या कामात समाविष्ट करणारे फ्रेंच जेझुइट, मायकेल सर्तो यांनी म्हटल्याप्रमाणे वर्ल्ड ट्रेड सेंटरसारख्या उंच इमारतीत बसून योग्य दृष्टिकोन प्राप्त करता येत नाही; त्यासाठी शहराच्या वेगवेगळ्या भागात पायपीट करावी लागते. असा दृष्टिकोन मोटारगाडीच्या काचेतून बघणाऱ्याला देखील मिळू शकत नाही. पण अगदी सर्वसामान्य दैनंदिन कामासाठी चालत जायचे झाले तरी नागरिकांना योग्य, सुरक्षित जागा आहेच कुठे? मोकळ्या जागांची वानवा अधिक उतून दिसते ती मलबार हिल आणि पाली हिलसारख्या श्रीमंत व शक्तिशाली लोक राहतात, त्या भागात. खरे तर तिथे सामान्य माणसाला मूलभूत सुविधा उपलब्ध असायला हव्यात. पाली हिल रेसिडेंट्स असोसिएशनने नर्गिस दत्त रोडवर उभ्या केलेल्या एका फलकावर मोठ्या अभिमानाने म्हटले आहे, की राहाण्यासाठी ही जागा जास्त योग्य आहे. पण जास्त योग्य कोणासाठी? मी पाली हिलवर आणि आजूबाजूला अनेकदा चाललो आहे आणि तिथे पदपथच

नसल्याने चालणं किती जोखमीचं आहे, हे मला माहीत आहे.

नागरी वाहतुकीच्या बाबतीत शासनाच्या विश्वसाईतेवर एक भलं मोठं प्रश्नचिन्ह आहे. पादचारी आणि सायकलस्वार, यांना शासन कस्पटासमान मानते महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ यावर मीठ चोळत प्रचंड खर्च करून फॉर्म्युला वन रेसिंग ट्रॅकसाठी शेकडो एकर जमीन ताब्यात घ्यायचे म्हणते. आपले नोकरशहा आणि राजकारणी, हे नेमके कशाला प्राधान्य देतात? जनता आणि जनतेच्या गरजा, यांच्यापासून हे लोक किती दूर आहेत! फॉर्म्युलावनच्या मालकमंडळींनी त्यांच्या शर्यतीच्या आंतरराष्ट्रीय कॅलेंडरमधून भारताला यावर्षी बाहेर ठेवायचा निर्णय घेतल्यामुळे खुद्द दिल्लीतलाच ट्रॅक अर्थशून्य ठरत असताना हा मुंबईसाठीचा निर्णय किती हास्यास्पद ठरतो.

आपल्याला मानमरातब बाजूला सारावी लागेल. ऑगस्ट २०१३ मध्ये मुंबईत मुख्यमंत्र्यांच्या ताप्यामुळे वाहतूक थांबवण्यात आल्याचा इतका मनस्ताप उच्च न्यायालयाचे न्यायाधीश एस सी धर्माधिकारी यांना झाला की त्यांनी एका ट्राफिक पोलिस अधिकाऱ्याला स्वतःच्या चेंबरमध्ये बोलावून त्याला सक्त ताकीद दिली. न्यायाधीशसाहेब त्यांच्या मंत्रालयाजवळच्या सारंग बिल्डिंगमधल्या घरातून निघून उच्च न्यायालयात चालले होते. हे अंतर किती, तर जेमतेम अर्ध्या किलोमीटरचं. एक चांगला न्यायाधीश, अशी त्यांची कीर्ती आणि प्रसिद्ध गांधीवादी दादा धर्माधिकारी, हे त्यांचे आजोबा. त्यांच्या सारख्याने खरे तर हे अंतर चालत जाऊन गांधीवादी आचाराचं उदाहरण घालून द्यायला हवे. गांधीचा केवढा मोठा वारसा आपल्याला मिळाला आहे, त्याचा उपयोग आपण करायला हवा. पायी चालण्यामुळे आणि सार्वजनिक वाहतूक सुविधा वापरल्यामुळे तेलाची आयात कमी होते. तेलासाठी आपल्याला डॉलर मोजावे लागतात. डॉलरच्या तुलनेत रुपया कोसळण्यामागे हे सुद्धा कारण आहे.

MY CHOICE
MY TIME

एक लाख
कमाया मही आहे

31 मार्च, 2014 ००१

CUSTOMER & LOANING EXPERT

एक लाख

CUSTOMER & LOANING EXPERT

एक लाख

CUSTOMER & LOANING EXPERT





विधानसभेच्या लगतच्या फुटपाथवरून चालायला पादचाऱ्यांना परवानगी नाही; पण शेजारच्या भूखंडावर अनेकमजली कार पार्क मात्र बांधण्यात आले आहे. यावरून सत्ताधाऱ्यांच्या लेखी कशाला प्राधान्य आहे, हे लक्षात येते. त्या कार पार्कच्या सर्वात वरच्या मजल्यावर गेलो असतांना तिथले चार मजले मला पूर्णपणे रिकामे असलेले आढळले. किती ही पैशांची आणि जागेची उधळपट्टी. गेल्या मार्च महिन्यात वांद्रा वरळी सी लिकवर बेफाम वेगाने गाडी चालवल्याबद्दल आमदार क्षितीज ठाकूर यांना अडवण्याची हिंमत दाखवणाऱ्या पोलिस उपनिरीक्षकाला विधानसभेच्या सभागृहात चार आमदारांनी मारहाण केली. यात वाहनपूजा आणि बेफाम वेग यांची गुर्मी आणि श्रीमंतीची मयुरी यांचे मूर्तिमंत उदाहरणच दिसून येते.

मुकेश अंबानी व त्यांच्या कुटुंबाच्या मुंबईमधल्या खंबाला हिल येथील अँटिला, या २७ मजली भपकेबाज घराबद्दल खूप लिहून आले आहे. नागरी योजनाकार, कार्यकर्ते यांनीच नाही, तर सर्वांनी त्या भागाला भेट द्यायला हवी. आपल्या शहराचे प्रशासक आणि श्रीमंत किती निष्ठुर असतात हे प्रत्यक्ष पाहणी केल्यावर कळेल, अल्टामाऊंट रोडवरचा भूखंड मुळात मुसलमान बालकांच्या शिक्षणाकरता आरक्षित होता, त्यावर आता ही इमारत उभी आहे आणि रस्त्याच्या कडेला मला फुटपाथ आढळला नाही. आणखी वाईट असं की या इमारतीने बाहेरच्या सार्वजनिक रस्त्यावरच्या हिरवाईच्या बऱ्याच भागावर आक्रमण केले आहे. आणि तिथले सुरक्षा रक्षक आवाराच्या रक्षणात इतके दक्ष असतात की कोणालाही जवळ येऊ देत नाहीत. फेरीवाल्यांकडून होणाऱ्या अतिक्रमणाबद्दल श्रीमंत नागरिकांचे गट फार आवाज चढवतात पण अतिक्रमण करणारा जर श्रीमंतापैकी असेल, तर गप्प राहातात.

अँटिला इमारतीच्या पाच मजल्यांवर हजारो चौ.फू. जागेत सुमारे १६८ गाड्या पार्क करण्याची सोय आहे.

शिवाय तीन हेलिपॅडस आहेत. म्हणजे, एका श्रीमंत कुटुंबाच्या चलनवलनासाठी हवी तेवढी जागा उपलब्ध आहे, पण सामान्य माणसाच्या पायी चालण्याच्या साध्या गरजेसाठी तेथे जागा नाही. इमारतीत अंदाजे ६०० लोक कामाला आहेत, असे म्हणतात. त्यांच्यापाशी गाडी तर नसणारच, ते चालतच येणार. कारण अल्टामाऊंट रोड किंवा कारमायकेल रोड यांसारख्या अभिजन मार्गावर बस जात नाही किंवा बसची जाण्याची हिंमत नाही. सार्वजनिक वाहतुकीची साधने वापरून तिथे जाणे कठीण आहे. उपनगरी रेल्वेच्या जाळ्यापून तो भाग दूर आहे आणि पेडर रोड या तिथल्या मुख्य रस्त्यावर देखील बसचे जाळे अगदीच अपुरे आहे. पेडर रोडवरून अल्टामाऊंट रोडला किंवा कारमायकेल रोडला चढून जाण्यासाठी एक दोन चिंचोळे रस्ते आहेत. या रस्त्यांनासुद्धा फुटपाथ नाही. हे काही हलगर्जीपणातून झालेले नाही. जनतेला चालण्यासाठी जागा न सोडण्यात लबाडी अशी आहे की फूटपाथमुळे श्रीमंतांच्या गाड्यांची जागा कमी होईल. अंबानींची ही इमारत पेडर रोडवरच्या फिल्मस डिव्हिजनच्या कार्यालयाबाहेरच्या बेस्ट बस स्टॉपवरूनही दिसते. आणि मुंबईभरच्या इतर अनेक नव्या कोऱ्या चकाकत्या पोलादी बस निवाऱ्यांप्रमाणे या स्टॉपचाही नागरी योजनाकार, आर्किटेक्चरचे विद्यार्थी आणि कार्यकर्ते यांनी अभ्यास केला पाहिजे; कारण त्यांचे डिझाईन क्रूर, विकृत म्हणावे इतके वाईट आहे. शहरभरचे पोलादी आणि सीमेंटचे बाकही असेच वाईट डिझाईनचे आहेत, माणसाच्या शरीररचनेच्या मूलभूत गोष्टींकडेच त्यात दुर्लक्ष झाले आहे.

असे दिसते की मुंबई हे 'रिव्हॉंशिस्ट' - प्रतिशोध घेणारे - शहर आहे. गरिबांना ते क्रूर वागणूक देते. नील स्मिथ या नगर-विचारवंताने ही संज्ञा व्यवस्थित स्पष्ट केली आहे. तिचा उगम १९व्या शतकात पॅरिसमधल्या कामगारांनी त्या शहराचा तात्पुरता का होईना ताबा घेतला, याचा सूड म्हणून तिथल्या वरच्या वर्गाने गरिबांविरुद्ध उभारलेल्या मोहीमेत आहे. सैनिकी

वृत्तीने, नैतिकतेच्या नावाने रस्त्यांवर सुव्यवस्था स्थापन करण्याचे काम 'रिव्हॉशिझम मध्ये केले जाते. गरिबांना हाकलून देण्याच्या; मुंबईतल्या वरच्या वर्गाच्या गरिबांविरुद्ध मोहिमेत लोकप्रिय असलेला शब्दप्रयोग 'झीरो टॉलरन्स' - शून्य तडजोड - अमेरिकेत १९९० नंतरच्या दशकात जेव्हा बेघर, सकारात्मक कृती, श्रीवाद आणि बहुसांस्कृतिकता यांच्या विरुद्ध पद्धतशीर हल्ला योजण्यात आला, तेव्हा जन्माला आला. लोकांना मूलभूत सुविधा पुरवता न येणे, हे अपयशी राजव्यवस्थेचे लक्षण आहे. श्रीमंत आणि गरीब यांच्यातली दरी वाढत चालली आहे. विकृत खुन्याप्रमाणे मद्यधुंद अवस्थेत बेदरकार गाडी चालवणाऱ्यांकडून उडवल्या जाणाऱ्या, ठार होणाऱ्या सर्वसामान्य लोकांच्या संख्येवरून तर हे दळदळीत दिसून येते.

वर्तमानपत्रे आणि टेलिव्हिजन यांमधून मोटर कार संस्कृतीचा केवढा तरी उदो उदो चाललेला असतो. फेरारीची सवारी या चित्रपटात फेरारी या रेसिंग कारचा उघड गौरव आहे. क्रिकेटपटू सचिन तेंडुलकर हा सुद्धा रेसिंग कारचा चाहता आहे. त्याला मिळालेली आणि भारत सरकारने आयात करातून मुक्त केलेली फेरारी गाडी मात्र त्याने विकून टाकली.

या कार संस्कृतीला कसल्याही प्रकारच्या सामाजिक जबाबदारीची जाणीव नाही. तेंडुलकर रेसिंग कारचा गौरव करतो पण वांद्र्यातल्या पेरी क्रॉस रोडवरच्या त्याच्या घराबाहेर फूटपाथ नाही. म्हणजे तो आणि त्याची एका अर्थी असलेली मालकीण सौ. अंबानी, सारखेच. तो ज्या आयपीएल टीममधून खेळतो, त्याची ती मालकीण म्हणजे एका परीने सचिनचीच मालकीण. श्रीमंत आणि सुप्रसिद्ध लोकांची घरे सचिनचे आहे तशी अतिसुंदर का असतात, कळत नाही. त्याच्या घराजवळची मशीदसुद्धा नीरस, काळोखी आहे. पारंपरिक मशिदी किती सुंदर असतात. असो, पण एखादा परिसर जेवढा झकपक, जेवढा निटनेटका, तेवढ्या जास्त प्रमाणात

तो सामान्य माणसांसाठी वैरभाव दाखतो. अलीकडेच मी आता इंडिया बुल्स सेंटर १, या एल्फिन्स्टन स्टेशनजवळच्या एका नव्या कोऱ्या उत्तुंग इमारतीत असलेल्या ब्रिटीश काऊन्सिलमध्ये गेलो होतो. तिथला मोटारींचा ड्राइव वे रस्त्यापर्यंत उतरत जातो. त्यामुळे तिथल्या फूटपाथवरून चालणाऱ्यांना वा तिथे उभे राहणाऱ्यांना तोल सांभाळणे कठीण होते. या ठिकाणी व्यवस्थित बांधकाम करायला किंवा महापालिकेने आपले नियम लागू करायला एक पैसा खर्च येणार नाही. तरीही असले नियमभंग या महानगरात सर्वत्र होत असतात आणि अक्षरशः लाखो लोकांची अगदी दररोज गैरसोय करतात. गेल्या पावसाळ्यात रस्त्यावरच्या खड्ड्यांना वर्तमानपत्रांच्या पहिल्या पानावर जागा मिळाली; पादचाऱ्यांच्या असल्या अपमानाचा मात्र चुकून माकून उल्लेख झाला तर होतो. इंडिया बुल्समध्ये शिरताना छान सावली असलेल्या वाटेवरून चालता येते. पण पुढे गेल्यावर इथेही गाड्यांच्या संकटापासून सुटका नसते. वरच्या मजल्यावर असलेल्या कार पार्कमधून गाड्या बऱ्यापैकी वेगाने येतात आणि इथली १५ किमीची वेगमर्यादा काहीशी भीतीदायकच आहे. इथेही जुन्या आठवणी खोडून टाकल्याच्या खुणा होत्याच. ब्रिटीश काऊन्सिलमधल्या मुलीला किंवा प्रहारच्या पत्रकाराला माहितीही नव्हती की थोड्या काळापूर्वी येथे ज्युपिटर टेक्स्टाइल मिल उभी होती. सुशोभीकरणामुळे लोक लोकांना व सभोवतीच्या परिसराला ओळखेनासे होताहेत. यामुळे माणसाच्या एकाकीपणात, तुटलेपणात भरच पडते आहे, बंधुभाव कमी होतो आहे.

चालायला सुखकर, सुबक असे पदपथ बांधल्याने आपल्या रस्त्यांना, शहरांना, आपल्या सार्वजनिक विश्वाला थोडी जास्त माणुसकी लाभेल. या पहिल्या पायरीनंतर नागरिकांना बसण्यासाठी, आराम करण्यासाठी बाके बनवणे, ही दुसरी पायरी असेल. पाश्चात्य जगाच्या सुसंस्कृत भागात ही गोष्ट सर्रास आढळून येते. याची जाणीव दिल्लीतील अधिकाऱ्यांच्यात

खूप जास्त प्रमाणात दिसून येते. समग्र वाहतूक व वाहतूक पायाभूत सुविधा नियोजन आणि अभियांत्रिकी केंद्र (UITTIPEC), हे जरी भ्रष्टाचारासाठी बदनाम असलेल्या दिल्ली विकास प्राधिकरणाचा भाग असले, तरी रोमी रॉय यांसारख्या उत्साही व आदर्शवादी आर्किटेक्टसोबत त्यांनी पदपथ व बस निवारा, यांसाठी उत्तम मार्गदर्शक सूचना तयार केल्या आहेत. त्यांच्या अंमलबजावणीत दिल्लीचे लेफ्टनंट गव्हर्नर स्वतः लक्ष घालतात. अशा प्रकारची बांधिलकी मुंबईत ना वरच्या पातळीवर दिसते ना खालच्या. रस्त्याच्या कडेला बाके असण्यासारख्या साध्या सुविधांकडे आपण अत्यंत निर्दयपणे दुर्लक्ष केले आहे. याबाबतीत पुणे कमी अमानुष आहे. असल्या साध्या सुविधा न देण्यामागे एक तर निष्ठुरता असते किंवा त्यांचा वापर समाजकंटक करतील, अशी सबब असते. परंतु यावर चांगल्या लोकांनी त्या बाकांवर बसणे, हा उत्तम उपाय आहे. नागरी जीवनाचा अभ्यास असलेल्या नामवंत समाजशास्त्रज्ञ जेन जेकब पुन्हा पुन्हा सांगतात त्याप्रमाणे यातून सुरक्षिततेत चांगली वाढ होईल आणि गुन्हेगारी कमी होईल. आपल्या इथल्या उच्चवर्गियांनी त्यांच्या गाड्यांच्या कोशातून बाहेर येऊन युरोपियनांसारखे चालायला सुरुवात करण्याची गरज आहे, तरच स्थिती सुधारेल. थोडे जास्त नियोजन केले तर फेरीवाल्यांकरिता अधिक जागा निर्माण करता येईल आणि एका भयंकर विसंगतीवर मात करता येईल. गेल्या काही वर्षांमध्ये आंतरराष्ट्रीय भांडवल व लक्झरी ब्रँड्स यांच्या दडपणामुळे श्रीमंताना चैनीच्या वस्तू खरेदी करायला मिळण्याची संधी अनेक पटींनी वाढली आहे आणि त्याच प्रमाणात गरिबांना गरजेच्या गोष्टी घेण्याची संधी कमी होत गेली आहे. उलट, उच्चवर्गीय आणि प्रशासन, हे त्यांच्या मागे हात धुवून लागले आहेत. रस्त्यावरच्या फेरीवाल्यांबाबत असलेल्या राष्ट्रीय धोरणाच्या रूपाने हे पहायला मिळते.

माझ्या वांद्र्याच्या घराजवळचा उसाचा रसवाला प्रचंड लोकप्रिय आहे. पुष्कळ कॉलेज विद्यार्थी त्याच्याभोवती

गर्दी करून असतात; ती जागा म्हणजे भेटीगाठींचा एक अड्डाच झाला आहे आणि लोकांना भेटीगाठींसाठी आसपास एखादी जागा नाही, म्हटलं तरी चालेल. त्या परिसरातल्या डझनभर जवाहिर्यांपेक्षा वा इतर अनेक झगमगाटी दुकानांपेक्षा त्याची उपयुक्तता जास्त आहे. तरीही त्या रसवाल्याला अजिबात स्थैर्य नाही. त्याला अनधिकृत असल्याची वागणूक मिळते, वीज मिळत नाही. परिणामी वयाची साठी गाठली तरी बिचारा स्वतःच्या हातांनी चरक फिरवत उसाचा रस काढत काबाडकष्ट करत असतो. थोडे पुढे गेले की सेंट अँड्र्यूज कॉलेज व सभागृहाजवळ बहुधा दक्षिणेतून आलेला एक तरुण त्याची सायकल उभी करतो आणि स्वतःच्या इडली-वड्यांमधून भरपूर गर्दी जमवतो. स्वतःचा परिसर मात्र तो अगदी लख्ख ठेवतो. त्यांच्या इतकाच उपयोगी असणारा मारुती कदम हा मोची जवळच बसतो पण आता आसरा नसल्यामुळे तो गांजला आहे. धारावीतील खोली विकून त्याची मुले दूर डॉंबिवलीला राहायला गेली. एवढ्या लांबून तो रोज ट्रेनने येजा करू शकत नाही कारण काही वर्षांपूर्वी रस्त्याच्या कडेला बसून काम करत असताना एकाने त्याच्या पायावरून गाडी नेली. त्यामुळे तो कित्येक रात्री तिथेच रस्त्यावर काढतो आणि अधून मधून डॉंबिवलीला जातो. त्याच्या नव्या घरापासून कित्येक किलोमीटर अंतरामध्ये रस्त्याच्या बाजूला बसून काम करण्यासाठी जागा मिळवणे अर्थातच सोपं नाही. मुंबईत जागा आणि काम मिळवणे या केवढ्या गहन समस्या आहेत, हे यावरून लक्षात यावे. कामाची जागा आणि राहण्याची जागा, यांच्यात काही संबंधच उरलेला नाही.