



विज़न मुंबई

एक संकल्प : मुंबई का एक विश्वस्तर के शहर के रूप में कायाकल्प बांबे फर्स्ट - मेकिन्से रिपोर्ट

प्रस्तावना

ऐतिहासिक रूप से मुंबई भारत की व्यावसायिक राजधानी रहा है और वह बहुत बड़ी रकम कर के रूप में महाराष्ट्र राज्य और केंद्र की सरकारों को देता रहा है पर पिछले दशक से मुंबई आर्थिक प्रगति और जीने की किस्म इन दोनों ही क्षेत्रोंमें पिछड़ रहा है। वैसे तो मुंबई पर बहुत सी सही और वैध रिपोर्टें और सिफारिशें उपलब्ध हैं पर वास्तव में मुंबई के लिये जो बहुत जरुरी बात है, वह है, विचारधारा का परिवर्तन। उत्पादन वृद्धि, सुधार और भीड़भाड़ कम करने आदि विषयों पर विचार करने के स्थान पर हमें यह सोचना शुरू कर देना चाहिये कि विश्वस्तर की श्रेणी पाने के लिये हमें कितनी सिद्धियां लांघनी होंगी। वर्तमान में तो ऐसी स्थिति है कि अधिकांश नीति-निर्धारक और शहर का प्रशासन चलाने वाली संस्थाएं इस बात पर विश्वास करने से इन्कार करती हैं कि इतनी-इतनी भीषण, न सुलझने वाली समस्याओं के होते हुए, मुंबई अगले 10-15 वर्षों में एक विश्वस्तर के शहर में बदल सकता है।

प्रस्तुत रिपोर्ट का यही उद्देश्य है कि वह मुंबई को ऐसा ही होने का रास्ता दिखलाये।

यह रिपोर्ट एक ऐसे सम्पूर्ण संकल्प को प्रस्तुत करने का प्रयास है कि जिसके द्वारा मुंबईको सन 2013 तक एक विश्वस्तर के शहर का दर्जा प्राप्त हो जाये। यह अगले 10 वर्षों में होने वाले मुंबई के, सम्पूर्ण विकास का एक नक्शा (ब्लू-प्रिंट) प्रस्तुत करती है और यह भी सुनिश्चित करती है कि मुंबई के लिये क्या-क्या करना जरूरी है, जिससे कि वह सचमुच ही अपने संकल्प को वास्तविकता में बदल सके।

मुंबई का प्रशासन चलाने वाली सभी संस्थाओं जैसे कि 'बृहन्मुंबई महानगरपालिका निगम (MCGM), मुंबई महानगर क्षेत्र विकास प्राधिकरण (MMRDA), और महाराष्ट्र शासन (GOM)' के सक्रिय सहयोग से मेकिन्से ने मुंबई के लिये यह प्रथम अध्ययन किया है।

इस अध्ययन की प्रक्रिया में हमने मुंबई-विकास में साझीदार 30 से अधिक संस्थाओं के इंटरव्यू लिये और प्रमुख शासकीय विभागों, व्यावसायिक संस्थाओं और एन जी ओ

के साथ दस से अधिक विचारोत्तेजन ‘वर्कशॉप’ आयोजित किये। इसके अलावा पांच अंतर्राष्ट्रीय और पांच भारतीय नगरों में रूपांतरण का अध्ययन और विकास के आधार पर किया। मुंबई शहर पर उपलब्ध विविध रिपोर्टें (केस स्टडी) पर भी विचार किया गया। मेकेन्सी द्वारा विश्व के अन्य भागों में किये गये कार्यों के आधार पर हमने एक कार्य का दायरा (फ्रेमवर्क) विकसित किया और अन्य अंतर्राष्ट्रीय शहरों के मान से मुंबई शहर के लिये एक तथ्यों का आधार (Database) तैयार किया। उस फ्रेमवर्क के उपयोग से हमने एक ऐसा मापदंड बनाया जो शहर की कार्यसंपन्नता (Performance) को नाप सकेगा। इसके अंतर्गत सबसे निम्नतम बिन्दु को घटिया (Poor) फिर उससे ऊपर के बिन्दु को ‘सामान्य से ऊपर’ तथा अंत में सबसे ऊपर के बिन्दु को ‘विश्वस्तर’ की संज्ञा दी है। हमने इस मापदंड के आधार पर मुंबई शहर की कार्यसंपन्नता को अंतर्राष्ट्रीय शहर की कार्यसंपन्नता (जो सभी अंतर्राष्ट्रीय शहरों की कार्यक्षमताओं का औसत स्तर है) के मुकाबले नाप कर देखा कि वह कितनी कम पड़ती है। दस प्रतिशत अंतर का एक बेंच-मार्क निश्चित किया गया। इसके अनुसार हरेक पेरामीटर के लिये संकल्प और महत्वाकांक्षाएं निश्चित की गई हैं। इस नाप के आधार पर जो भी कमियां मालूम पड़ीं उन्हें दूर करने के लिये हमने सिफारिशें तैयार की हैं। हम यहाँ उन लोगों का भी उल्लेख करना चाहेंगे जिनकी सहायता के कारण ही यह रिपोर्ट संभव हो सकी है। केवल चार महिनों की अवधि में इतने प्रमाणिक और संभावित योजनाओं के रूप में इस रिपोर्ट को तैयार करना एक बड़ा ही कठिन कार्य था। विभिन्न संस्थाओं, शासन, निगमों और एन जी ओज के बड़े और हार्दिक सहयोग के कारण ही यह रिपोर्ट संभव हो सकी है।

कार्यकारी सारांश

मुंबई को एक जीवंत अंतर्राष्ट्रीय महानगर बनाने के लिये अपनी आर्थिक प्रगति को निश्चित ही विश्वस्तर की श्रेणी के मुकाबले बढ़ानी पड़ेगी, साथ ही अपने नागरिकों

के जीवन-शैली का स्तर भी ऊँचा उठाना पड़ेगा। वर्तमान में इन दोनों ही क्षेत्रों में वह नीचे खिसक रहा है। यदि वह इस विश्वस्तर की श्रेणी को पाना चाहती है तो सरकार और नागरिकों को चाहिये कि वे अपने दिमागी सोच को बदलें, न कि निरंतर ‘बढ़त’ के विषय में सोचते रहें। विशेषकर मुंबई को अगले दस वर्षों में 40 बिलियन डालर (इसका एक चौथाई जनता के साधनों से आयेगा) का विनियोग इस परिवर्तन को लाने के लिये करना आवश्यक है। बहुत से शहरों (जैसे क्लीव लैंड और शंघाई) को अपना कायाकल्प करने में बहुत अधिक सफलता मिली है। विश्लेषण पर आधारित हमारा सुझाव है कि यदि मुंबई ने निम्नलिखित आठ सूत्री कार्यक्रम लागू किया तो उसे अपनी मंजिल निश्चित ही प्राप्त होगी।

- 1) आर्थिक प्रगति में 8-10 प्रतिशत प्रतिवर्ष की वृद्धि आर्थिक प्रगति के दर में 8-10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि हेतु निर्माण कार्यों, व सेवाओं (उच्चांत और निम्नांत दोनों) पर ध्यान केंद्रित किया जाए तथा पार्श्वभूमि आधारित (hinterland-based) उत्पादन में विकास करके मुंबई शहर को एक उपभोक्ता केंद्र बनाया जाए।
- 2) सार्वजनिक और निजी यातायात-इनफ्रास्ट्रक्चर का विकास तथा विस्तार किया जाये और उसे पार्श्वभूमि से जोड़ा जाये।
- 3) निम्न आय की आवासों की उपलब्धता में नाटकीय वृद्धि हो। (1.1 मिलियन निम्न आय वर्ग के आवास उपलब्ध) प्राप्त करने की क्षमता और आवास-स्तर में सुधार हो।
- 4) सुरक्षा व्यवस्था में सुधार, वायुप्रदूषण नियंत्रण, पानी की स्वच्छता, शिक्षा और स्वास्थ्य रक्षा में सुधार।
- 5) पूरी तरह से समर्पित एक इनफ्रास्ट्रक्चर कोष की स्थापना, जिसकी वार्षिक जमा राशि रु. 1500/- करोड़ हो, जो ऋणों को, निजी धनव्यवस्था को आकर्षित कर सके।

- 6) प्रशासन को अधिक असरदार बनाया जाये, वह अधिक कार्यक्षम व उत्तरदायी हो। मूल विभागों का आधुनिकीकरण व प्रमुख कार्य प्रणालियों में सुधार किये जायें जैसे कि इमारत की मान्यता की प्रक्रिया की अवधि घटा कर उसे गतिमान बनाया जाये।
- 7) अगले 1-2 वर्षों में परिणाम दिखाने वाली 20 से अधिक योजनाओं को लागू कर विकास में गति का निर्माण कीजाए।
- 8) समर्पित सार्वजनिक और निजी संसाधनों द्वारा योजनाओं का क्रियान्वयन मुख्यमंत्री के नेतृत्व में किया जाये तथा मुख्य शहरीय संगठनों को परिणामों के लिये उत्तरदायी बनाया जाये।

वर्तमान में मुंबई शहर एक नाजुक दौर से गुजर रहा है। इसे उपरोक्त आठ आरंभिक कार्यों को शुरू कर देना चाहिये और शुरू अभी करना चाहिये अन्यथा मुंबई के पुरी तरह मिट जाने का गंभीर खतरा उपस्थित है।

वर्तमान में मुंबई : दोनों ही मोर्चों पर गिरावट :

आर्थिक उन्नति और जीवनप्रणाली की गुणवत्ता

शहर और उनके आसपास के क्षेत्र एतिहासिक रूप से देश की प्रगति के बाहक होते हैं, इसका एक प्रमुख उदाहरण हैं शंघाई शहर जो 1990 के दशक में चीन की द्रुत प्रगति का 'ड्रेगन-हेड' था। दीर्घ काल से देखा गया है कि फलते फूलते विश्वस्तर के शहरों को आर्थिक उन्नति और जीवन-प्रणाली इन दोनों मोर्चों पर अपना असर ढालना होता है और ये परिस्थिति के अनुसार अच्छा या बुरा वातावरण बनाते हैं।

वर्तमान में मुंबई उल्टी रफ्तार में है और इस समय वह दोनों ही मोर्चों, आर्थिक उन्नति और जीवन-प्रणाली, पर पिछड़ रही है। इसकी हाल की उत्पादन-बढ़त (GDP Groth) आश्चर्यजनक रूप से घटी हुई, 2.5 प्रतिशत प्रतिवर्ष (1998-2002) है, और निश्चित रूप से इस धीमेपन का असर महाराष्ट्र की उत्पादन बढ़त में होता है क्योंकि व उसमें 20 प्रतिशत का योगदान करते हैं। उदाहरण के लिये प्रदेश की विकास दर

1994-98 में 4.8 प्रतिशत प्रतिवर्ष थी जो 1998-2002 में घटकर 4.2 प्रतिशत रह गयी। उसी अवधि में मुंबई की उत्पादन बढ़त 7 प्रतिशत से घटकर 2.4 प्रतिशत प्रतिवर्ष रह गई। जबकि उसी अवधि में भारत की उत्पादन बढ़त दर 5.6 प्रतिशत प्रतिवर्ष थी।

मुंबई में जीवनशैली की गुणवत्ता भी बहुत गिरी है और यह गिरावट बहुत गहरी है। गंदी-बस्तियों (स्लम्स) की भरमार, भीड़भाड़, प्रदूषण और पानी की समस्याएं आसमान छू रही हैं। इस सबके परिणामस्वरूप जीवनस्तर की श्रेणी में बहुत अधिक गिरावट आई है। 'एशिया वीक' द्वारा किये गये 40 शहरों के श्रेणीकरण में सन 1996 में मुंबई का क्रम 26 वां था जो 2000 में घटकर 33 वां हो गया। अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर दुनिया भर के 218 शहरों में मुंबई का क्रम घटिया 163 वां फारबेस की क्वालिटी आफ लाइफ सर्वे के मुताबिक था। इसके अलावा ई आई यू के हाईशिप्स रेटिंग्स के अनुसार दुनिया भरके 130 शहरों के बीच मुंबई का क्रम 124 वां था। अगले दशक में यह स्थिति और भी अधिक बिगड़नेवाली है जब कि जन-संख्या में 20 लाख से अधिक की वृद्धि होने की संभावना है।

यह स्थिति तब और भी अधिक दुर्भाग्यपूर्ण है जबकि मुंबई महाराष्ट्र और भारत का प्रमुख एंजिन है और यह लगभग 40,000 करोड़ रुपये का योगदान करों के रूप में प्रति वर्ष महाराष्ट्र और भारत सरकार के लिये करता है। इस रकम के मुकाबले मुंबई को राज्य सरकार और केंद्र से बिलकुल अपर्याप्त ₹. 1000/- करोड़ प्रति वर्ष पूँजीगत खर्च के रूप में वापस मिलता है। यह बिलकुल स्पष्ट है कि यदि मुंबई का पतन इसी तरह जारी रहा तो निश्चित ही महाराष्ट्र के भाग का सितारा हमेशा के लिये ढूब जाएगा।

यद्यपि मुंबई पर बहुत सी वैध सिफारिशों और रिपोर्टें पहले से उपलब्ध हैं पर मुंबई के लिये आवश्यकता है मानसिकता में परिवर्तन लाने की। केवल वृद्धि के बारे में सोचते रहने के स्थान पर लम्बी उछाल लगाने के बारे में

सोचना शुरू करना चाहिये। इस समय ऐसी स्थिति है कि अधिकांश लोग यह विश्वास ही नहीं करते कि मुंबई अपनी प्रत्यक्ष में कभी हल न होने वाली समस्याओं के साथ 10-15 वर्षों की अवधि में विश्वस्तर के एक महानगर के रूप में रूपांतरित हो सकता है। बहुत से वफादार मुंबईकरों के लिये तो बस मुंबई एक जीने लायक शहर बन जाये या सिफ़ इसका होनेवाला पूर्ण पतन रुक जाये तो बस यही अपने आप में एक बड़ी उपलब्धि होगी। लेकिन वह तो कायाकल्प की दिशा में पहला कदम ही होगा और इस रिपोर्ट द्वारा एक ऐसा पक्का नक्शा पेश करने का प्रयत्न किया गया है जिस पर चल कर मुंबई को अपने उद्देश्य की प्राप्ति होगी।

हमारा अगला कदम है 10 वर्षों के अंत में होने वाली स्थिति का एक उत्पाहर्धक किन्तु वास्तववादी वर्णन प्रस्तुत करना। ऐसा करने के लिये हमने मुंबई को दस अन्य शहरों - लंदन, न्यूयार्क, सिंगापुर, हांगकांग, साओ पोलो, सिडनी, शंघाई, बैंकाक, रिओडी जानेरिओ और टोरेन्टो को सम कक्ष रखकर, मुंबई के लिये एक दस वार्षिक संकल्प (विजन) विकसित किया है।

मुंबई प्रथम - मेकेन्सी रिपोर्ट (विजन - मुंबई)

सन 2013 तक मुंबई का एक विश्वस्तरीय नगर के रूप में कायाकल्प।

विश्वस्तर का शहर बनने के लिये मुंबई को दो मोर्चों पर लम्बी छलांग लगाना होगी: आर्थिक प्रगति और जीवनशैली की गुणवत्ता। इस अध्याय में हमने गुणात्मक और संख्यात्मक दोनों दृष्टियों से यह विवरण प्रस्तुत किया है कि सन 2013 में यदि सचमुच मुंबई का कायाकल्प हो गया तो वह तब कैसा दिखेगा।

2013 के लिये मुंबई का संकल्प वृत्तांत:

अगले 10-15 वर्षों में मुंबई की एक विश्वस्तरीय शहर बनने की आकांक्षा है। इसे प्राप्त करने के लिये आर्थिक वृद्धि के दायरे को बढ़ाने और जीवनस्तर को सामान्य औसत से

अधिक स्तर पर पहुंचाने को विशेष महत्व देना होगा। इसके लिये आर्थिक उन्नति की दर 8-10 प्रतिशत की जाना चाहिये जो मुंबई को एशिया की सबसे बड़ी 'सेवाओं की धुरी' (Service hubs) बनाकर और पार्श्वभूमि में तेजी से बढ़ते हुए औद्योगिक उत्पादन - आधार द्वारा संभव होगी।

जीवन की किस्म के दायरे पर पूर्वांकित शहरों की तुलना से ज्ञात होता है कि सामूहिक यातायात के क्षेत्र में मुंबई को 'सामान्य औसत' से बढ़कर 'सामान्य से ऊपर' जाना होगा। निजी यातायात, आवास व्यवस्था, सुरक्षा/वातावरण, धन व्यवस्था और प्रशासन के क्षेत्रों में घटिया (Poor) से बढ़कर सामान्य औसत से ऊपर जाना होगा। मुंबई को शेष अन्य क्षेत्रों, जैसे कि पानी / साफ सफाई और शिक्षा में भी औसत सामान्य से बढ़कर सामान्य से ऊपर जाने के लिये आवश्यक सुधार करने होंगे। इसके अतिरिक्त स्वास्थ्य-रक्षा का स्तर जो सामान्य से ऊपर है, उसे बढ़ाकर विश्व स्तर की श्रेणी तक ले जाना होगा।

सन 2013 के लिये मुंबई की आकांक्षाएं

इस अंत की स्थिति तक पहुंचने के लिये शासन को कुछ पक्के लक्ष्य निर्धारित करने होंगे। इस तथ्य को ध्यान में रखकर हमने ऐसे 6 मूलभूत क्षेत्रों, जिनपर कि मुंबई को अपना ध्यान निश्चित ही केंद्रित करना चाहिये, के लिये संख्यात्मक-आकांक्षाएँ निर्धारित की हैं। वे छह मूलभूत क्षेत्र निम्नानुसार हैं -

1) आर्थिक प्रगति : उदाहरण के लिये वर्ष 1997-98 और 2001-02 के बीच जो आर्थिक प्रगति की दर थी वह 2.5 प्रतिशत थी। अब इस वास्तविक आर्थिक प्रगति की दर को कूद कर अगले 10 वर्षों में दस प्रतिशत तक बढ़ाना चाहिये जिससे कि 0.5 मिलियन अतिरिक्त काम निर्मित होंगे।

2) यातायात : सामूहिक और निजी दोनों ही प्रकार के यातायात में महत्वपूर्ण सुधार किया जाना आवश्यक है। सामूहिक यातायात में यह आवश्यक है कि रेल के एक डब्बे

में यात्रियोंकी संख्या 220 यात्रियों से कम रखी जाये और प्रत्येक एक हजार लोगों के पीछे कम से कम एक बस की व्यवस्था हो। वर्तमान में उपनगरीय रेलों में इतनी अधिक भीड़-भाड़ होती है कि पीक अवर्स में कुछ हलकों में तो हर एक डिल्ले में 570 से अधिक लोग सवारी करते हैं। निजी यातायात के क्षेत्र में, यात्रा की औसत रफ्तार में वृद्धि के लिये सड़कों पर फ्री वेज / एक्सप्रेस वेज में तिगुनी वृद्धि करतना तथा बड़ी तादाद में सार्वजनिक पार्किंग स्पेस उपलब्ध कराना आवश्यक है।

3) **आवास :** आवासीय संदर्भ में एक आकांक्षा है कि स्लमस् (गंदी बस्तियों) में रहने वाले लोगों की संख्या में कमी करना। वर्तमान में पचास से साठ प्रतिशत लोग स्लम्स में रहते हैं। इनकी संख्या को कम कर 10-12 प्रतिशत कर दिया जाना चाहिये। मुंबई की आवासीय आर्थिक-क्षमता (affordability) को बढ़ाना भी आवश्यक है। उदाहरण के लिये वर्तमान भाड़े की दर जो 140 प्रतिशत प्रति केपिटा आय है उसे घटाकर 50 प्रतिशत तक कर दिया जाये।

4) **बुनियादी संसाधन :** (सुरक्षा, वातावरण, पानी, सफाई, शिक्षा और स्वास्थ्य रक्षा) मुंबई को इन सभी क्षेत्रों में अपनी कार्य-क्षमता बढ़ानी चाहिये। उदाहरण के लिये अपराध क्षेत्र में अधिक स्वस्थ आंकड़े होते हुए भी कानून और व्यवस्था के वातावरण में और अधिक सुधार लाना आवश्यक है। इसी तरह वायु प्रदूषण जो वर्तमान में सुरक्षित स्तर 1000 माइक्रोग्राम प्रति क्यूबिक मीटर (mcm) है उसे घटाकर 50 ते 100 मा. प्रति क्यूबिक मीटर तक ले आना जरूरी है।

5) **अर्थव्यवस्था :** इसमें एक सुनिश्चित मापदंड तक पहुंचने के लिये जो प्रशासकीय व्यय 50 प्रतिशत है। उन्हें घटाकर 25 प्रतिशत कर देने पर विकास और रख-रखाव के लिये अधिक कोष उपलब्ध हो सकेगा।

6) **प्रशासन :** प्रशासन में बहुत बड़े सुधारों की जरूरत है। उदाहरण के लिये बिल्डिंग-एप्रूवल आवास व्यवस्था की एक अति महत्वपूर्ण कार्यवाही है जिसे पूरा करने में वर्तमान में 90

से 110 दिन लग जाते हैं। इस समय-अवधि को घटा कर 45 दिन कर दिया जाना चाहिये।

उपरोक्त संख्यात्मक-लक्ष्यों को निश्चित कर देने से विभिन्न कार्यक्रमों और सिफारिशों के असर को नापने में और एक निश्चित मापदण्ड निर्धारित कर देने में सहायता मिलेगी।

सफल कायाकल्प हुए शहरों से शिक्षा

यह समझने के लिये कि क्या मुंबई के लिये 'संकल्प मुंबई' प्राप्त करना संभव है, हमने अन्य दस ऐसे शहरों के कायाकल्पों का अध्ययन किया है जिन्हे अपने रूपांतरण में सफलता मिली है। इस अध्याय में हमने दो अंतर्राष्ट्रीय शहरों - क्लीवलैंड और शंघाई जो विश्व स्तर के शहर बन गए हैं, के प्रयत्नों को आदर्श रूप में प्रस्तुत किया है। इनके अतिरिक्त हमने पांच भारतीय शहरों - बैंगलोर, हैदराबाद, नागपुर, सूरत और थाने के आर्थिक रूपांतरण का विवरण इस दृष्टि से दिया है कि भारतीय सन्दर्भ में उस से विशेष शिक्षा मिल सके।

'क्लीवलैंड' - 'जंग लगे पट्टे' से बदला 'सर्वश्रेष्ठ अमेरिकन नगर'

विशाल उत्पादन आधार वाला एक जीवंत शहर क्लीवलैंड था, लेकिन 1970 के दशक में जब उस निर्माण-उद्योग समुद्रपार स्थानांतरित होने लगा, तब एक 'जंग लगे पट्टे सा शहर' हो गया। बेरोजगारी अपनी चरम सीमा पर पहुंच गई, शहर की अर्थव्यवस्था बुरी तरह चरमराई और अपराध बढ़ गये। तब इस शहर ने अपनी आर्थिक प्रगति और जीवन-स्तर दोनों को कायापलट के लिये एक कार्यक्रम लाग किया। 'क्लीवलैंड टुमारो' कार्यक्रम के अंतर्गत सरकार और उद्योगों के बीच आर्थिक उत्पादन में तेजी लाने के लिये एक साझेदारी निर्मित हुई। इसके द्वारा चार अति प्रभावी योजनाओं के द्वारा शहर में रोजगार बढ़ाने और लाभ के लिये एक पूंजीगत कोष बनाने की दिशा में प्रयत्न प्रारंभ हुए। इसका सीधा परिणाम यह हुआ कि सन 1982 से 1992 तक क्लीवलैंड की

अर्थव्यवस्था में अमेरिका की अर्थ व्यवस्था से 0.5 प्रतिशत अधिक गति से प्रगति हुई और रोजगार में वृद्धि लगभग 20 प्रतिशत की दर से हुई जो अमेरिका की औसत वृद्धि के लगभग बराबर थी।

जीवन-स्तर बढ़ाने के मोर्चेपर मेयर ने एक 'आपरेशन इम्प्रेस्ट टास्क फोर्स' (OITF) का गठन किया, जिसने नगर विकास संबंधी लगभग 800 कार्यक्रमों की सिफारिश की, जिनमें से लगभग तीन चौथाई कार्यक्रम क्रियान्वित किये गये। इनमें से कुछ कार्यक्रमों में प्रमुख हैं शहर में तीन प्राथमिक चिकित्सा केन्द्रों की स्थापना, ऋण व्यवस्था के लिये आवास प्राधिकरण और बैंकों की साझेदारी। और सबसे महत्वपूर्ण है डाउन टाउन क्षेत्र का विकास-कार्यक्रम (जैसे कि 'राक एंड रोल' 'हाल आफ फेम' की स्थापना और गोदामों के क्षेत्र में स्थित प्रदूषित वातावरणयुक्त फ्लेटों को एक साफ सुथरी हाइ क्वालिटी इम्फास्ट्रक्चर से संपन्न जलतटीय बस्ती में रूपांतरीत करना।)

ऐसा था यह रूपांतरण कि जब अगले पांच वर्षों में क्लीव लैंड ने तीन बार 'बेस्ट अमेरिकन सिटी' का पुरस्कार जीता तो बिल्कुल आश्चर्य नहीं हुआ।

शंघाई: अनपुता विनष्ट शहर, बना 'विश्व श्रेणी का नगर'

1987 में शंघाई एक धूंधली रोशनी वाला, अनपुता और आर्थिक रूप से विनष्ट शहर था। करीब-करीब यह वह समय था जब चीन शीघ्र ही तिनामेन चौक की खूनी कार्यवाही के फलस्वरूप अंतर्राष्ट्रीय-बहिष्कार की मार खाने जा रहा था। फिर भी शंघाई नगर में 1987 से 1991 के बीच द्वारा रोंगजी नाम के मेयर के कार्यकाल में सुधारों के पुनर्जागरण जैसा वातावरण बना। लाल फीताशाही को काटने के परिणाम स्वरूप इस मेयर का उपनाम 'बन चॉप द्वारा' पड़ गया। मेयर ने शंघाई के विकास का नेतृत्व किया और पुड़ोंग (शंघाई के पार्श्वक्षेत्र) को विकास के लिये मुक्त किया। पुड़ोंग के विकास में 'इम्फास्ट्रक्चर प्रथम' यह रणनीति अपनाई। इसके अंतर्गत

दस इम्फास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट क्रियान्वित किये गये; जिनमें पुलों सुरंगों, मेट्रो और गहरे पानी का बन्दरगाह आदि योजनाएँ शामिल थीं। इसके परिणामस्वरूप शंघाई का 1990 के दशक में 8 से 10 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से विकास हुआ और पुड़ोंग का विकास 16 से 18 प्रतिशत के बीच हुआ। इसके अतिरिक्त करीब 40 बिलियन डालर के विनियोग ने शंघाई का रूप ही बदल दिया। पुरे के पुरे संकुल पुनर्निर्मित किये गये और उनकी सड़कें, इमारतें, यातायात और टेलीकाम परिवहन नये विश्वस्तर के श्रेष्ठ बताये गये। वास्तव में यहां अभी और भी बहुत सी इम्फास्ट्रक्चरल योजनाएँ क्रियान्वित की जा रही हैं, जिनमें एक अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा, एक भूमिगत मार्ग और हुआंग पू नदी के आर-पार एक पादचारी मार्ग का निर्माण जो इस क्षेत्र को डाउन टाउन शंघाई से अलग करेगा, आदि प्रमुख हैं।

हैदराबाद: एक निर्धन-ग्रामीण, पिछड़े क्षेत्र से साइबराबाद

सन 1990 के दशक के आरंभ में हैदराबाद बड़ी धीमी आर्थिक प्रगति और आय की बड़ी असमानताओं से पीड़ित था। शहर में जीवन-स्तर भी बहुत गिरा हुआ था। सड़कों के चरों से पटी रहतीं और स्ट्रीट लाइटें बिना मरम्मत के बेकाम पड़ी रहतीं थीं। 1994 में श्री चन्द्राबू नायडू ऑंड्रा प्रदेश के मुख्यमंत्री पद पर चुनकर आये। उन्होंने केवल पांच वर्षों में इस निर्धन और ग्रामीण पार्श्वभूमि वाले शहर को भारत के एक नये इनफार्मेशन टेक्नोलॉजी केन्द्र के रूप में परिवर्तित कर दिया। स्थानीय प्रशासन ने इस विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निर्भाई। करों की आय में 30 प्रतिशत की वृद्धि से आवश्यक धन की व्यवस्था कर 50 से अधिक सड़कें चौड़ी करवाई, फ्लाइओवरों का निर्माण कराया और स्ट्रीट लाइट्स को ठीक कराया। इसके अतिरिक्त मुख्यमंत्री ने राज्य में पूँजी को आकर्षित करने की दिशा में अनेक सक्रिय कदम उठाए, फलस्वरूप माइक्रोसोफ्ट ने अमेरिका से बाहर अपना पहला रिसर्च एंड डेवलपमेंट सेंटर हैदराबाद में खोला। भारत के

अन्य शहरों की तुलना में हैदराबाद को 'इंडियन स्कूल ऑफ बिजनेस' की स्थापना के लिये चुना गया। हालांकि पानी और विद्युत के क्षेत्र में अभी बहुत कुछ होना बाकी है पर मुख्यमंत्री ने हैदराबाद को विकास की पटरी पर अच्छी तरह से चला दिया है।

बैंगलुरु: सार्वजनिक और निजी क्षेत्रों की साझेदारी

द्वारा - सतत हो रहे विघटन पर रोक -

1999 तक बैंगलोर शहर के पतन के चिह्न साफ ज़ाहीर होने लगे थे। नागरिकों की एक रिपोर्ट के द्वारा यह स्पष्ट किया गया कि शहर की सेवाओं के प्रति असंतोष तेजी से बढ़ता और फैलता जा रहा है। नागरिकों और नगरसेवकों के एक साथ बढ़ते हुए दबाव के परिणामस्वरूप कर्नाटक के तत्कालीन मुख्यमंत्री एस. एम. कृष्णा ने बैंगलोर एजेंडा टास्क फोर्स (BAIF) की स्थापना की और इनफोसिस के प्रमुख (CEO) नन्दन नीलेकनी को उसका प्रमुख बनाया जिन्होंने उन सार्वजनिक फोरमों की जो मुख्यतः शहर के प्रति उत्तरदायी हैं (जैसे बैंगलोर विकास प्राधिकरण, बैंगलोर महानगर पालिका) बैठकों की भी अध्यक्षता की, जिनमें उनकी विकास योजनाओं और उनकी समय-सीमाओं को प्रस्तुत किया गया। बहुत सी मूलभूत योजनाएं क्रियान्वित की गईं। जैसे कि बैंगलोर विकास प्राधिकरण ने अपनी सभी परियोजनाओं का कड़ाई से लेखा जोखा कर, कुछ का विक्रय कर और कुछ की अन्य व्यवस्था कर अपने आपको आत्मनिर्भर बना लिया। ऐसा करके वे तीन वर्षों में 40,000 इक्कास्ट्रक्चरयुक्त स्थलों का निर्माण कर सके, जबकि पिछले 10 वर्षों में वे केवल 3,400 स्थल ही बना पाये थे। बैंगलोर की सम्पत्ति-कर व्यवस्था को भी बदला गया और उसे स्वयं करांकन व्यवस्था में बदला गया। BAIF ने निजी और सार्वजनिक साझेदारी का भी एक आदर्श प्रस्तुत किया। BAIF ने अनेक योजनाओं के क्रियान्वयन में अपनी जन-शक्ति का योगदान दिया जब कि कार्पोरेट - डोनेशनों के फलस्वरूप 15 करोड़ का अनुदान प्राप्त किया। BAIF ने विशेषकर उन योजनाओं पर जोर दिया जिनका असर दृश्य

रूप में दिखलायी दे, जैसे कि नागरिकों के रिपोर्ट कार्ड का उपयोग शासकीय अधिकारियों पर कार्रवाई करने, दबाव डालने और उन्हें उत्तरदायी बनाने के लिए किया गया। बस शेल्टरों की डिजाइनें एक सी करने, ट्रेफिक सिग्नलों का एक ही समय में - होना और सार्वजनिक शौचालयों का निर्माण कार्य विथे गये। इन सब कार्यों के परिणाम स्वरूप नागरिक सेवा-सुविधाओं की अति आवश्यक कमियां पूरी हो सकीं।

सूरत, नागपुर, थाने: सरकारी तंत्र को सक्रिय बनाया

सूरत, नागपुर और थाने जैसे छोटे भारतीय नगरों में नगरपालिका प्रशासन में उत्तर सुधारों के फलस्वरूप, जीवन-स्तर में उल्लेखनीय प्रगति हुई। उदाहरण के लिये 1994 में सूरत शहर बाढ़ और प्लेग से पीड़ित था। नये म्युनिसिपल कमीशनर ने नये क्षेत्रीय अधिकारियों के लिए काम का अपना आधा दिन शहर की सफाई के नियंत्रण पर केंद्रित करना अनिवार्य कर दिया। कमीशनर ने निजी क्षेत्र की सहभागिता का भी स्वागत किया। परिणामतः सूरत नगर बिना किसी केन्द्रीय या राज्य स्तरीय आर्थिक मदद के अपने-आप को न केवल पुनर्निर्मित कर पाया बल्कि भारत का दूसरा सबसे स्वच्छ नगर (प्रथम, चन्डीगढ़) घोषित हुआ। ऐसे ही नागपुर और थाने दोनों शहरों में बड़े पैमाने पर सुधार हुए हैं। जो वहाँ के म्युनिसिपल-कमीशनरों के प्रयत्नों से संभव हुए। उन्होंने शासकीय-तंत्र की कार्य-कुशलता को बढ़ाने के लिये विकास के लक्ष्य सुनिश्चित किये, वरिष्ठ अधिकारियों को काम के परिणामों के लिये उत्तरदायी बनाया, प्रतिदिन काम की तरक्की का जायजा लेकर काम न करने वालों को दंडित करना जैसे कड़े कदम उठाये। परिणामस्वरूप आज दोनों शहरों में चौड़ी-चौड़ी सड़कें हैं, साफ-सुधार वातावरण है, कम गंदी-बस्तियां हैं और अधिक निम्न आय वर्ग के आवास हैं।

इन सभी शहरों की, और सिंगापुर, लंदन और न्यूयॉर्क जैसे अन्य शहरों की रूपांतरण सफलता से तीन महत्वपूर्ण बातें हमें ज्ञात होती हैं:- अ) एक शहर को चाहिये कि वह अपनी आर्थिक प्रगति पर सक्रियता से ध्यान केन्द्रित करे। ब)

भारी असरदार कुछ योजनाओं को, सार्वजनिक और निजी साझेदारी में, सबसे पहले क्रियान्वित करें जिससे कि प्ररंभ में ही दिखलायी देने वाले परिणाम मिल सकें। क) सभी कार्यों के ठीक-ठीक नियंत्रण के लिये एक समर्पित नेता चाहिये जिसे सभी संबंधित प्रशासकों के दल का पूर्ण सहयोग प्राप्त हो। इन तीनों सीरियों को विज़न मुंबई में शामिल किया गया है।

'विज़न मुंबई' - की उपलब्ध के लिये ब्ल्यू प्रिंट

विज़न मुंबई को उपलब्ध करने की दिशा में, सरकार को उच्च प्राथमिकता वाले आठ कार्यक्रमों का, जिन की सूची इस अध्याय में बाद में दी गई है, क्रियान्वयन तुरंत शुरू कर देना चाहिये। जबकि इनमें से 6 प्रारंभिक कार्यवाइयां ऊंचे स्तर के नतीजों के लिये की जाएंगी और जो आज की मुंबई और 2013 की मुंबई (जैसी होनी चाहिये) के बीच के अंतर को (संख्यात्मक और गुणात्मक दोनों ही दृष्टि से) पाट देंगी। अंत के जो 2 कार्यक्रम हैं उनकी स्थिति वास्तविक क्रियान्वयन की दृष्टि से बहुत नाजुक है।

1) **आर्थिक उत्पादन में 5-10 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से वृद्धि :** विश्व स्तर का एक जीवंत नगर बनने के लिये मुंबई को 8-10 प्रतिशत प्रतिवर्ष की आर्थिक वृद्धि करना आवश्यक है। यह वृद्धि पिछले चार-पांच वर्षों से होती आ रही वृद्धि से 4-5 प्रतिशत बिंदु अधिक होगी और जिसके फलस्वरूप 500,000 अतिरिक्त काम निर्मित होगे तथा बढ़ती हुई बेरोजगारी पर रोक लगेगी। इसलिये उसे अब चार विशेष क्षेत्रों पर जोर देना होगा: उच्चांत सेवाएं, निम्न अंत सेवाएं, पाश्वर्भूमि आधारित उत्पादन और उसका एक उपभोक्ता केन्द्र में रूपांतरण।

इन सभी क्षेत्रों में, व्यापार करने की वर्तमान ऊंची लागत को (जो मुख्यतः रियल एस्टेट की ऊंची कीमतों के कारण है) कम करने पर मुंबई को सर्वप्रथम और सबसे अधिक ध्यान केंद्रित करना चाहिये। उससे भी कहीं अधिक, मुंबई को विशेषकर दो मुद्दों पर कार्यवाही करने की जरूरत है एक

तो महत्वपूर्ण केंद्रों की स्थापना और आकर्षक इनसेन्टिव प्रोत्साहन प्रदान करना। इससे इन दोनों ही मुद्दों को उदाहरण देकर समझाने की कोशिश की है :

1) **चार प्रकार की उच्चअंत सेवाओं को लक्ष्य बनाएं :** आर्थिक सेवाएं, स्वास्थ्य सेवाएं, (ITIITES) इन्फार्मेशन टेक्नालोजी के अंतर्गत सेवाएं और मीडिया/मनोरंजन/टेलिकॉम पर विशेष ध्यान केंद्रित करने से अगले 10 वर्षों में मुंबई की जीडीपी वृद्धि दो से तीन प्रतिशत बढ़ेगी और दो लाख से अधिक रोजगार उपलब्ध होंगे। आर्थिक सेवाओं के क्षेत्र में मुंबई शेष भारत से बहुत आए है। तो भी राज्य सरकार को केंद्रीय शासन के साथ मिलकर इस दिशा में काम करना चाहिये ताकि मुंबई क्षेत्र में, सभी नये आर्थिक इन्फ्रास्ट्रक्चर से संपन्न, (जैसे कि ऋण बाजार, आफशोर व्यापार) एक पसंद का केन्द्र बन जाए।

स्वास्थ्य सेवा क्षेत्र में बृहमुंबई महानगरपालिका के द्वारा सार्वजनिक अस्पतालों को यह स्वाधीनता दे देनी चाहिये थी वे सार्वजनिक और निजी क्षेत्र में साझेदारी कर सकें और विशेष बीमारियों जैसे हृदय रोग, डायबिटीज आदि की चिकित्सा में विशेषता प्राप्त विश्व केन्द्र बन जाएं। मीडिया/मनोरंजन के विकास के लिये मौजूदा फिल्मसिटी को उन्नत कर विश्वस्तर का बना देना चाहिये तथा पोस्ट प्रोडक्शन और एनीमेशन सुविधाओं का भी विकास करना चाहिये। ऐसा करों/शुल्कों को घटाकर तथा टैक्स प्रोत्साहन देकर किया जा सकता है। मुंबई को एक मजबूत विनियोग बाजार और प्रबंधन व्यवस्था की आवश्यकता है जिससे कि वह अपनी ऐतिहासिक 'प्रथम स्थिति' को पुनः प्राप्त कर सके।

2) **निम्न अंत सेवा क्षेत्र में रोजगार निर्मिति:** निर्माण, होटल, पर्यटन, आधुनिक फारमेट रिटेल, मनोरंजन : इन कार्यक्रमों से अगले 10 वर्षों में 5 लाख अतिरिक्त रोजगार निर्मित होंगे और मुंबई की जी डी पी वृद्धि की दर 1-2 प्रतिशत से बढ़ेगी। मनोरंजन को बढ़ावा देने के लिये 5-10 भिन्नतापूर्ण आकर्षण स्थल, विश्वस्तर के निर्मित करने होंगे। इनमें निम्न स्थलों को

सुधार कर उन्हें उन्नत करना शामिल है - म्यूज़ियम, एलीफेन्टा की गुफाएँ, मत्स्यालय, चिड़िया घर और संजय गांधी राष्ट्रीय उद्यान। विश्वस्तर का बहु उपयोगी इनडोर स्टेडियम और कनवेशन सेन्टर स्थापित करना चाहिये (जैसे मेडीसन स्क्वेअर गार्डन)। पूर्वी और पश्चिमी समुद्री टटों को कॉफी घरों और उपहार गृहों के साथ और पुनर्विकसित करना चाहिये और फोर्ट क्षेत्र में हेरिटेज इमारतों की मरम्मत आदि कार्य करना चाहिये। सच पूछो तो मुंबई एक ऐसा शहर अवश्य बन सकता है जो कभी नहीं सोता पर उसके लिये दुकानों, रेस्टारेंटों और बारों को अधिक लचीली समय-सीमा में काम कर सकने की इजाजत देनी होगी। आधुनिक फार्मेट रिटेल क्षेत्र को बढ़ावा देने के लिये यह आवश्यक होगा कि उन्हें अधिक भूमि क्षेत्र उपलब्ध कराई जाये। काम की अधिक लोचदार समय-सीमा और श्रमिक कानून हों तथा इन्हें चलाने के लिये आवश्यक इजाजतों की संख्या में कमी की जाये। सरकार सुपर मार्केटों और हाइपर मार्केटों के लिये विशेष क्षेत्र निर्धारित करे तथा वही उनके लिये पूर्व के मिला की जमीन जैसे स्थानोंमें परिवर्तित पर्याप्त आवश्यक जमीन उपलब्ध कराये। एक अन्य संभावना यह है हायवेज पर बड़े आउटलेट मॉल बनाने की स्वीकृति दी जाए। यह निर्माण गतिविधि और रोजगार वृद्धि की चाबी है।

3) पार्श्वभूमि-क्षेत्र को उद्योग उत्पादन तथा संबंधित केन्द्र में परिवर्तित किया जाये। पार्श्वभूमि क्षेत्र में विस्तार की बड़ी संभावनाएँ हैं। अगले 10 वर्षों में चार बिलियन डालर का अतिरिक्त विनियोग और दो लाख से अधिक काम उपलब्ध हो सकते हैं। इसकी सफलता के लिये सरकार को तीन बातें सही तौर पर करनी होंगी। अ) घोषित विशेष आर्थिक क्षेत्रों (SEZ) की स्थापनाओं को शीघ्रगति देने के लिये, आवश्यक विशेष कानून बनाना और कम दरों पर आवश्यक बिजली की स्थायी व्यवस्था, श्रमिक कानून में सुधार तथा लक्ष्य की पूर्ति के लिये प्रोत्साहन प्रदान करना ब) न्हावाशेवा बंदरगाह को और गहरा करना, एक अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे की स्थापना के लिये केंद्र सरकार से अनुमति प्राप्त करना और हार्बर को

जोड़ने के लिये एक ट्रॉन्स हारबर लिंक बनाना, जिनसे सम्बद्धता बढ़ेगी और संबंधित सेवाओं का केन्द्र निर्मित होगा। एक शीघ्र कार्यवाही के रूप में सरकार को वर्तमान हवाई अड्डे के निजीकरण की कार्यवाही की प्राथमिकता देनी चाहिये। स) पार्श्वभूमि स्थित समुद्रतट क्षेत्र को परिवर्तित कर आवासीय, व्यावसायिक, रिटेल और मनोरंजन काम्पलेक्स के क्षेत्र में बदल देना चाहिये। इस तरह एक बढ़िया सपोर्ट-इकास्ट्रक्चर के लिये एक विशाल उच्च स्तरीय प्रतिभा भंडार का निर्माण हो सकेगा।

4) करों की नीची दरों के द्वारा मुंबई को एक उपभोक्ता केन्द्र बनाना:

मुंबई वस्तुओं की मांग की एक बड़ी आधारभूमि है और अभी भी मुंबई का भारत की व्यावसायिक राजधानी होने का रुतबा कायम है। फिर भी वह भारत का और अंतः एशिया का उपभोक्ता केन्द्र बनने की संभावनाएँ पूरी नहीं कर पाया है, ऐसा खास तौर पर इसलिये हुआ है कि भारत के अन्य शहरों के मुकाबले मुंबई में अत्यधिक ऊंची कीमतों का भार, अंतिम उपभोक्ता-ग्राहक पर ही पड़ता है। विभिन्न देशों में (जैसे चीन) किया गया। शोध बतलाता है कि करों को घटाने और घटी हुई कीमतों के कारण वास्तव में मांग बढ़ जाती है परिणामस्वरूप कर वसूली की रकम भी बढ़ती है। ऐसा करने से मुंबई में और अधिक नये उत्पादन विनियोग आकर्षित होंगे। इसलिये सरकार को चाहिये कि वह आक्ट्राय की दरों में कमी करे या उसे समाप्त ही करके, विक्रय कर, सङ्क कर और स्टेप ड्यूटी की दरें घटाए। ऐसा धीरे धीरे किया जा सकता है (जैसे शुरुआत में मुंबई से बाहर निर्यातित वस्तुओं पर आक्ट्राय की क्रेडिट दी जा सकती है (वेट (VAT)की तरह ही।)

2) सामूहिक और निजी यातायात इन्फ्रा स्ट्रक्चर का सुधार और विस्तार :

यह मानना पड़ेगा कि मुंबई में भारत का सबसे अधिक विस्तृत और कार्यक्षम यातायात नेटवर्क मौजूद है पर उसका

इन्कास्ट्रॉक्चर बुरी तरह से अपर्याप्त है। इस के फलस्वरूप पीक अवर्स में सभी प्रमुख सड़कों पर लम्बे लम्बे ट्रैफिक जैम, पार्किंग स्थान के लिये जी तोड़ खोज, ट्रेनों के ठसाठस भरे हुए डिब्बों में चारों ओर लटक कर जाते हुए लोगों का नजारा दिखना मुंबई में आम बात है। संख्या की दृष्टि से देखें तो लोकल ट्रेन के जिस डिब्बे में 220 यात्रियों को यात्रा करनी चाहिये उस में पीक अवर्स में 500 से अधिक यात्री यात्रा करते हैं। प्रत्येक डिब्बे में जब उनकी क्षमता से 350 अधिक लोग घुसेंगे तो बात सिर्फ दमघोंटू भीड़ की नहीं होगी बल्कि ऐसे में यात्री की सुरक्षा की भी कोई गारंटी नहीं दी जा सकती। इस समस्या के मूल में दो बातें हैं : अ) पश्चिम और मध्य रेल्वे की लाइनों पर उत्तर दक्षिण यातायात की भारी भीड़; ब) शहर के अन्दर पूर्व-पश्चिम को सीधे जोड़ने वाली कड़ी का अभाव और शहर तथा पाश्वर्भूमि (जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (JNPT), नये स्पेशल इकोनामिक जोन्स (SEZ) के मध्य संबद्धता का अभाव।

उपरोक्त कठिनाइयों के हल के लिये अनेक योजनाएं क्रियान्वित की जा रही हैं और बहुत सी योजनाएं बनाई जा रही हैं। इन में सबसे महत्वपूर्ण योजना है मुंबई शहरी यातायात योजना (MUTP), जिसका उद्देश्य है रेल और सड़क नेटवर्क में सुधार करना। विशेषकर इसके अंतर्गत मध्य और पश्चिम दोनों रेल्वे लाइनों की क्षमता में वृद्धि करना (जैसे अतिरिक्त रेल्वे लाइनें बिछाना, 9 डिब्बों की ट्रेनों को 12 डिब्बों की में बदलना) तथा पूर्व से पश्चिम को जोड़नेवाली दो मुख्य सड़कों का निर्माण पूरा करना आता है। इस योजना के अंतर्गत लगभग 20,000 परिवार विस्थापित होंगे, जिनके पुनर्वसन की व्यवस्था करनी होगी। पहले दौर की शुरुआत सन 2002 में हुई और उसकी पूर्णता 2008 में होनी थी। दूसरे दौर में आगे के अतिरिक्त सुधार, पश्चिम और मध्य रेल्वे लाइनों में शामिल होंगे जिन्हें पूरा होने में 3-5 वर्ष और लग जायेंगे। सड़कों के नेटवर्क के सुधार की दिशा में मुंबई शहरी इन्कास्ट्रॉक्चर योजना (MUTP), लागू की जा रही है। इस योजना के अंतर्गत,

फ्लाय ओवर/उत्थापित सड़कें, पुलों के ऊपर सड़कें, भूमिगत मार्ग, बस कोरीडोर और नए बस टर्मिनल। तथा मुख्य उत्तर-दक्षिण व पूर्व-पश्चिम लिंक जोड़ना आदि उपक्रम हैं।

फिर भी उपरोक्त कार्यक्रमों के लागू होते हुए भी, मुंबई को अपनी मंजिल तक पहुंचने ले लिये बहुत रास्ता तय करना चाही है। उदाहरण के लिये मुंबई शहर यातायात योजना के दोनों चरणों के पूरे हो चुकन पर भी पश्चिम रेल्वे लाइनों पर भीड़ आशा से कहीं अधिक रहेगी। इसी तरह MUTP के तहत बृहन्मुंबई के अंदर पूर्व और पश्चिम को जोड़ने का काम जारी है पर हमें शहर को पाश्वर्भूमि (Inter-land) से लिंक करने का कार्यक्रम अधिक प्रभावी रूप से आरंभ करना पड़ेगा।

मुंबई की भीड़भाड़ और सुसम्बद्धता की समस्याओंका वास्तविक दृष्टि से समाधन करने के लिए हमें चाहिये कि - अ) 4-5 केन्द्रीय - विकास संकुलों को तरीकों से विकसित किया जाये। जैसे की बांद्रा-कुर्ला, अंधेरी/कुर्ला, वाशी/बेलापुर और डोंगरी का विकास किया जाए और उनकी परस्पर और प्रमुख आवासीय क्षेत्रों के साथ सुसंबद्धता विकसित किया जाए। इससे नरीमन पाइन्ट तक और से, वर्तमान में होने वाला उत्तर-दक्षिण का आवागमन दबाव कम होगा और ब) सिरे से सिरे तक रिंग रेल और रिंग सड़कों की सुसम्बद्धता करबा होगी। सभी विश्व स्तर के शहरों में रिंग फ्री वेज (6-8 लेन, सिगनल रहित) शहर के चारों तरफ इस तरह बनाये जाते हैं कि शहर के किसीभी स्थान से एक फ्रीवे तक 10 मिनट से कम समय में पहुंचा जा सकता है।

हम विशेष रूप से सिफारिश करते हैं कि मुंबई को चार प्राथमिक योजनाएं क्रियान्वित करनी चाहिये। उनमें से केवल एक वर्तमान में MUTP और MUIP द्वारा पूरी तरह से लागू हुई है - मुंबई को अपने यातायात के निर्धारित लक्ष्य तक पहुंचने के लिये अगले 8-10 वर्षों का समय चाहिये।

- 1) आंतरिक रिंग रेल : हम प्रस्तावित करते हैं कि गोरेगांव-अंधेरी-बांद्रा, बांद्रा काम्पेक्स, कुर्ला और घाटकोपर के बीच

लूप के रूप में एक मास-रेपिड ट्रेन सिस्टम (MRTS) निर्मित किया जाये। यह इसलिये महत्वपूर्ण है कि मुख्य उत्तर-दक्षिण रुटों की अति आवश्यक क्षमता को बढ़ाना और पूर्व पश्चिम रेल - कनकशन - बांद्रा -कुर्ला, अंधेरी-घाटकोपर के बीच जोड़ना आवश्यक है। इसमें वे योजनाएं शामिल हैं जो प्रशासन ने कुछ रुटों पर अतिरिक्त रेल्वे लाइन बिछाने (जैसे कि अंधेरी-घाटकोपर के बीच लाइट रेल-यातायात व्यवस्था और बांद्रा-कुर्ला के बीच नियमित रेले सेवा) और अभी जो प्रस्तावित है उससे भी अधिक विस्तृत रेल नेटवर्क की शुरुआत की जाये।

2) **आंतरिक रिंग फ्री वे :** ये एक ऐसे एक्सप्रेस रिंग महामार्ग के निर्माण का प्रस्ताव है जो बांद्रा से वर्ली होता हुआ नरीमन पाइंट को जोड़ता हुआ पूर्वी आयलेण्ड फ्री वे को जोड़ेगा और फिर पश्चिम में बांद्रा तक जाएगा। अभी जबकि स्वतंत्र रास्ते बांद्रा-वर्ली वर्तमान में निर्माता धीन हैं, वर्ली-नरीमन पाइन्ट प्रस्तावित है, पूर्वी-आयलेण्ड फ्री वे MUIP के अंतर्गत प्रस्तावित किये जा चुके हैं। सरकार को यह निश्चित करना चाहिये कि इस हिरे को उस सिरे से जोड़ने वाला एक्सप्रेस रिंग फ्रीवे जितना शीघ्र संभव हो सके निर्मित किया जाना चाहिये। विशेषकर इस प्रस्तावित रिंग फ्रीवे का पूर्वी-पश्चिमी विभाग (आचार्य धोड़े मार्ग) का निर्माण फ्रीवेज के रूप में किया जाना चाहिये। यदि आवश्यक हो तो एक 'इलेवेटेड फ्रीवे' का निर्माण किया जाये जो हाईवे को दक्षिण मुंबई से जोड़ेगा।

3) **MTHL (मुंबई ट्रान्स हारबर रेल और सड़क लिंक)** यह एक संपूर्ण रेल और सड़क लिंक होगी जो मुंबई को पार्श्वभूमि में न्हावाशेवा से जोड़ेगी। रेल लिंक पार्श्वभूमि से होती हुई वाशी-बेलापुर लाईन से जोड़ेगी और वापस कुर्ला आकर एक बाहरी रिंग रेल बनाएगी। सड़क लिंक द्वीप शहर को पार्श्वभूमि से जोड़ती हुई मुंबई पुणे एक्सप्रेस मार्ग से जुड़ेगी और फिर वापस घूम कर बेलापुर वाशी एक्सप्रेस मार्ग होती हुई कुर्ला तक एक बाहरी रिंग हाईवे बनाएगी। यह सम्बद्धता

पार्श्वभूमि के विकास के लिये महत्वपूर्ण है और मुंबई को उत्तर दक्षिण एक ध्वनीय शहर से बदल कर बहुधनीय शहर में परिवर्तित कर देगी। इसे MUTP / MUIR की वर्तमान योजनाओं के साथ जोड़ दिया जाना आवश्यक है। यह रेल और सड़क शृंखला मुंबई शहर को विश्वस्तर के हवाई अड्डे से जोड़ेगी और पार्श्वभूमि में निर्मित हो रहे, विशेष आर्थिक क्षेत्रों (SEZ) से भी सम्बद्ध करेगी।

4) रेल और सड़क नेटवर्क को अधिकतम सीमा तक पहुँचाने के लिये दक्षतापूर्ण कार्यक्रम:

- ★ रेल नेटवर्क को अधिकतम करना: पश्चिम और मध्य दोनों रेलवेज पर रेल्वे लाइनों में वृद्धि करना और वर्तमान 9 डिब्बों को बढ़ाकर 12 डिब्बों की ट्रेन्स बनाना (इन्हें MUTP की योजना में शामिल किया गया है)
- ★ उत्तर दक्षिण सड़क बरामदे का विस्तार: पाँच प्रमुख सड़कों को 6-8 लेन के फ्रीवेज में फ्लायओवर्स की एक शृंखला बनाकर विस्तृत करना चाहिये। (MUIP योजना में शामिल)। पूर्व-पश्चिम की सड़क लिंकों की निर्मिति और मजबूतीकरण:- पाँच प्रमुख पूर्व-पश्चिम लिंक सड़कों का निर्माण और सुधार (वर्तमान में MUTP और MUIP के अंतर्गत क्रियान्वित)
- ★ अन्य दक्षतापूर्ण कार्यक्रमों को लागू करना इन में शामिल कार्यक्रम हैं - बहुस्तरीय पे एँड पार्किंग की योजनाएं, मुख्य सड़कों पर बसों के लिये खास लेन आरक्षित करना और आप पीक अवर्स में सार्वजनिक यातायात मूल्य निश्चित करना, सभी नये निर्माणों के निवासियों और उनके मेहमानों के लिये पार्किंग की पर्याप्त व्यवस्था का सख्ती से पालन, सड़कें चौड़ी करना, बसों का प्रमुख फ्लाइओवरों पर से जाने की अनुमति देना और ट्रैफिक सिग्नलों में समकालिकता की व्यवस्था करना। प्रस्तावित कार्यक्रमों की कुल लागत दस वर्षों की अवधि में लगभग रु. 25000 करोड़ होगी - इसके ऊपर और बाहर MUIP पर होने वाला खर्च होगा। इसका सबसे अधिक

खर्चिला खर्चिला अनुभाग है MTHL सड़क और रेल लिंक (रु. 8-10,000 करोड़) और इनर रिंग रोल (रु. 8-10,000 करोड़), इन कार्यक्रमों के लिये अर्थव्यवस्था के विकल्पों पर आगे चर्चा की गई है। मध्यम-मार्ग के रूप में शहर को भूमिगत यातायात व्यवस्था निर्मित करने पर विचार करना चाहिये क्योंकि शहर की भू संपत्ति का अधिक प्रभावी ढंग से उपयोग हो सकता है। जबकि यह अभी भी, परंपरागत सतह के या इलेक्ट्रोड यातायात इम्फास्ट्रक्चर (जैसे फ्लायओवरों) से महंगी व्यवस्था हैं, तकनीक में नाटकीय प्रगति हुई है और लागतें घट गयी हैं। इनके सिवाय इसका क्रियान्वयन सतह को बहुत कम विदीर्ण करेगा। इसलिये मास्टर प्लान में निम्न योजनाओं पर विचार करना चाहिये। अ) एक भूमिगत रेल मेट्रो और ब) भीड़ भेरे नरीमन पाइट, पेडर रोड और परेल क्षेत्रों में भूमिगत सड़कें।

III आवासों की उपलब्धता और आर्थिक-सक्षमता में गति से वृद्धि करना: मुंबई में जमीन-जायदाद की समस्याएँ भारी और जटिल हैं। ये समस्याएँ आर्थिक आय के दोनों ही वर्गों को व्यापती हैं। न्यूनतम आय वर्ग के लिये तो उनकी आर्थिक क्षमता के अंदर आनेवाले आवासों की भारी कमी है - मुंबई की 50-60 प्रतिशत जनसंख्या गंदी बस्तियों में रहती है जो शहर में आवासों की ऊंची कीमतों को प्रतिबिम्बित करती है। उच्च आय वर्ग के क्षेत्र में देखें तो आवासीय और व्यावसायिक जमीन-जायदाद अत्यधिक महंगी है और फिर भी अच्छी किस्म की नहीं होती (पुरानी गिराऊ इमारतें, हरियाली रहित परिसर तथा पार्किंग सुविधा और अन्य इम्फास्ट्रक्चर का अभाव) एक मेनेजिंग डायरेक्टर के शब्दों में - 'मुंबई में आप प्रथम विश्व की दरों पर भुगतान कीजिये और बदले में तीसरे विश्व की सुविधा-सेवाएँ प्राप्त कीजिये।' इसके अतिरिक्त किराए पर मकान का बाजार अतरल और क्षमता के बाहर है। कुल आवासीय क्षेत्र का केवल 5-10 प्रतिशत ही किराये पर उपलब्ध है जबकि अंतर्राष्ट्रीय दर का स्तर 40-50 प्रतिशत तक है।

मुंबई को एक विश्व स्तर का शहर बनाने की दृष्टि से

हमें यहां की आवास मिलने की व्यवस्था को सामान्य पहुंच के अंदर लाना होगा। किराए पर आवास मिलने की व्यवस्था को पुनर्जीवित करना होगा। जमीन का विकास एकत्रीकरण पद्धतिसे हो और शहर आवास उपलब्धता उच्च स्तर की हो। विशेष कर गंदी बस्तियों में रहने वाली जनसंख्या का प्रतिशत 10-20 प्रतिशत से कम होना चाहिये। आवास की कीमतें परिवार की वार्षिक आय से 3-4 गुना से अधिक नहीं होना चाहिये और किराए पर दिये जाने वाले आवासों का प्रतिशत (कुल उपलब्ध आवासों का) 30-40 प्रतिशत होना चाहिये। मुंबई को विश्व स्तर के आवासीय और व्यावसायिक संकुल श्रेष्ठता द्विपों के रूप में निर्मित करना चाहिये साथ ही आवासों की उपलब्ध संस्था भी बढ़ानी होगी। इस आकांक्षा की पूर्ति के लिये मुंबई को अगले दशक में 1.1 मिलियन निम्न आय वर्ग के आवास निर्मित करने होंगे। (0.8 मिलियन वर्तमान स्लम निवासियों को पुनर्वासित करने के लिये तथा 0.3 मिलियन बढ़ी हुई तथा बाहर से आई हुई निम्न आय वर्ग जनसंख्या के लिये), इसके अलावा हमें कीमतों और भुगतान की क्षमता को सावधानी पूर्वक परिभाषित करना चाहिये। मुंबई की निम्न वर्ग की जनसंख्या, जो 30 प्रतिशत है, की प्रति परिवार मासिक आय रु. 6000/- या उससे कम है और इस वर्ग की आवास भुगतान क्षमता रु. 750-1500/- प्रति माह किराया से अधिक नहीं होगी या घर खरीदना हो तो वर्तमान कीमतों के हिसाब से रु. 1.5 लाख से कम होना चाहिये।

स्लम रिहेबीलिटेशन अथार्टी (SRA) के वर्तमान कार्यक्रमों के अंतर्गत अगले दस वर्षों में 150,000 निम्न आयवर्ग के आवासों का निर्माण होगा जो वास्तविक आवश्यकता के हिसाब से 950,000 आवासों की कमी छोड़ेगा। इसका परिणाम होगा और अधिक स्लमों (गंदी बस्तियों) का विस्तार। इसलिये मुंबई को अपनी आकांक्षा पूर्णरूप से प्राप्त करने के लिये सरकार को निम्न पांच कार्यक्रम लागू करने होंगे।

1) भूमि की उपलब्धता 50-70 प्रतिशत बढ़ाएँ: भूमि की एक ऐसी समूची सूची बनाई गई है जो भूमि के उपयोग को बढ़ाती है और भूमि के सौदे की लागत घटाती है। जबकि मिल भूमियाँ और पोर्ट ट्रस्ट की जो भूमियाँ उपलब्ध हो रही हैं उन पर बहुत आशाँ लगी हैं पर वे अपेक्षित उपलब्धता की 1 प्रतिशत से भी कम को पुरा करेगी। तो फिर मुंबई के लिये जितनी अतिरिक्त भूमि चाहिये, उसे पाने के लिये तो कुछ ऐसे साहसिक कदम उठाने होंगे जो वास्तिक परिणामों की गारंटी देंगे। अ) अधिक से अधिक क्षेत्रों में जहां संभव हो सके एफ एस आय (फ्लोर स्पेस इंडेक्स) में औसतन 3-4 की वृद्धि करें (जब कि अंतर्राष्ट्रीय शहरों के विकसित भागों में सामान्यतः FSI: 10 से अधिक होती है)- और उसे किसी पुनर्विकास से जोड़ दें। इसके फलस्वरूप 30-40 प्रतिशत अधिक भूमि जुड़ जाएगी। वर्तमान इक्रास्ट्रक्चर पर अधिक भार न पड़े, इसके लिये आसपास के बहुत से भूभागों को एकत्र जोड़ दिया जाये, जिससे कि सड़कें चौड़ी की जा सकें और अधिक पार्किंग की जगहें बन सकें। साथ ही वर्तमान किरायेदारों को अधिक प्रोत्साहन के तौर पर दी जायें। स) केन्द्र के साथ आवश्यक कार्यवाही कर मुंबई को, जमीन के अभाव के कारण कोस्टल रेग्युलेशन ज़ोन (CRZ) II और III से इस शर्त पर मुक्त करवाया जाये कि उससे वातावरण पर होने वाले विपरीत-परिणाम को निम्न स्तर पर रखा जाएगा। इससे भी पर्याप्त जमीन लगभग 15-20 प्रतिशत अतिरिक्त प्राप्त होगी। और ड) सौदे की लागत कम करने और उसकी तरलता बढ़ाने के लिये स्टेपड्यूटी जो वर्तमान में 7-8 प्रतिशत की दर से लगती है, को घटाकर 2-3 प्रतिशत तक कर दिया जाये। अर्बन लेंड सीलिंग एक्ट (ULCA) जिसके कारण वर्तमान में जमीन के अधिकार अस्पष्ट हो गये हैं को समाप्त कर देना चाहिये। इमारत का एप्रूवल मिलने की समय-सीमा को जो अभी 90 से 180 दिन है घटाकर 45 दिन कर देना चाहिये। इससे भी सौदे की लागत में 5-10 प्रतिशत की कमी (एक अंदाज से) होगी।

2) 800,000 निम्न आय वर्ग के आवासों का निर्माण; वर्तमान गंदी-बस्ती निवासियों के पुनर्वास के लिये ऐसी प्रक्रिया में संशोधन के द्वारा: वर्तमान बाजार मूल्यों के कारण यह व्यावसायिक रूप से अव्यावहारिक है कि वर्तमान स्लम-भूमि का लगभग 60 प्रतिशत भाग पुनर्वासित कर दिया जाये, जिसके लिये एस. आर. ए के अंतर्गत दिये जाने वाले प्रोत्साहन के अनुपात और वर्तमान योजना की उदार शर्तें (मुफ्त आवास देने के बायद सहित) अव्यावहारिक हैं। इसलिये एस आर. ए योजना जैसी वर्तमान में है उसके असफल होने की संभावनाएँ हैं। इसलिये हम प्रस्तावित करते हैं कि शासन एस आर. ए की प्रक्रिया में सुधार करे जैसे कि स्लम-निवासियों को जमीन तो बिनामूल्य मिले पर उन्हें निर्माण की लागत का एक हिस्सा चुकाना पड़े। इस योजना के अंतर्गत वे या तो अपने हिस्से की सारी राशि एकदम चुका दें या रु. 750-1500 प्रति माह अपने निर्मित आवास के लिये 'युजर चार्ज' के रूप में दें। इस भुगतान को सुविधाजनक करने के लिये उन्हे जमीन का पट्टा / आवास का स्वामित्व अधिकार पत्र दिये जावें, जिनका उपयोग (उनके पुनर्विकास कार्य का एप्रूवल मिलते ही) वे कोलेट्रल सिक्यूरिटी के रूप में करके निजी / सार्वजनिक स्रोत से हाऊसिंग ऋण सकते हैं। सीमित यूजर चार्ज नमूने को अपनाने से सभी स्लमों का पुनर्वास अर्थिक दृष्टि से संभव हो सकेगा। इससे स्लमों में नये बसने वालों को जमकर बैठने का प्रलोभन भी कम होगा। यह महत्वपूर्ण है कि ये नये आवास सामान्य यूजर चार्ज (जैसे कि, प्रापर्टी टेक्स, पानी) का भी भुगतान करेंगे।

अंत में SRA की स्वीकृति के लिये अंतिम कटआफ तिथि जो 1 जनवरी 1995 है, का सख्ती से पालन करना चाहिये और किसी भी नई स्लम को अनुमति नहीं देनी चाहिये। यूजर्स चार्जेस और जमीन का पट्टा / आवास के मालिकाना अधिकार जैसे प्राथमिक सुधारों के अतिरिक्त एस आर. ए को अधिक गतिमान बनाने के लिये तीन और परिवर्तन करने आवश्यक हैं।

- ★ लक्ष्य और समय सीमा का कड़ाई से पालन: यह आवश्यक है कि एस आर ए, स्लम निवासी और गुहनिर्माण योजना का शीघ्र गति से कार्यव्ययन करें और सभी पक्ष अपनी-अपनी कार्यवाही के लिये उत्तरदायी हों। हर क्षेत्र में परिवर्तन के अपने लक्ष्य निश्चित होना चाहिये और उन्हें पूरा करने में जुट जाना चाहिये ताकि दस वर्षों की निश्चित समय सीमा में पुनर्वसन पूर्ण हो सके।
- ★ डेवलपर के चुनाव के लिये बाजार आधारित नीलामी प्रक्रिया अपनाएँ क्षेत्रों के अनुसार निश्चित लक्ष्यों की पूर्ति के लिये विभिन्न डेवलपरों, एन जी ओज, समुदायी को सम्बंधित क्षेत्र के लिये उनके प्रस्तावों के साथ आमंत्रित करना चाहिये। उनमें से ऐसा प्रस्ताव जिसे अधिकतम सहमति प्राप्त हो, चुना जाना चाहिये। वर्तमान प्रक्रिया के अनुसार जो शर्तें रखी जाती हैं याने प्रस्ताव का सम्बद्धित क्षेत्र के 70 प्रतिशत रहवासियों की सहमति लेना एक डेवलपर के लिये आवश्यक है तथा इसकी कोई समय सीमा भी नहीं है, ऐसी शर्तों को रद्द कर देना चाहिये। नई सुधारीत प्रक्रिया से पारदर्शिता बढ़ेगी, समयसीमा का भी कड़ाई से पालन होगा, व्यवहार में जनतांत्रिक सिद्धान्तों का पालन होगा। यह निश्चित करें कि सभी प्रमुख डेवलपर इसमें भाग लें। इस तरह से सभी रुचि रखने वाले सम्बंधित पक्षों (डेवलपर, एन जी ओ और समुदायी) को पारदर्शी तरीके से नीलामी में भाग लेने का अवसर मिलेगा और FSI / TDR निम्न स्तर दरों पर निश्चित किये जायें जिससे कि योजना व्यावहारिक हो सके।
- ★ एस आर ए की एप्लूवल प्रक्रिया आसान हो: इसके लिये वास्तविक एक खिड़की व्यवस्था, दो कदम अनेक्सचर् एप्लूवल प्रक्रिया, इंटरनेट पर एप्लूवल देना आदि को अपनाया जाना चाहिये।
- ★ लक्ष्य निर्धारित प्रोत्साहनोद्धारा स्पेशल हाउसिंग जोन्स (SHZ) की निर्मिति और उनके द्वारा 300,000 निम्न आयवर्ग के अतिरिक्त आवासों का निर्माण: जैसा कि पहले बतलाया गया है नयी स्लमों की निर्मिति को रोकने

के लिये शासन को 300,000 निम्न आयवर्ग आवास रु. 750-1500 प्रति माह के किराये पर उपलब्ध कराने होंगे। दुनिया-भर के दर्जनों शहरों (जैसे न्यूयॉर्क, बीजिंग और शंघाई) में डेवलपरों को कई प्रकार के प्रोत्साहन देने के फलस्वरूप निम्न आय वर्ग के आवासों का विकास तेजी से हुआ है। ये प्रोत्साहन हैं जैसे विशेष आवासीय क्षेत्र (चीन में जहां सरकार सार्वजनिक भूमि की नीलामी इस शर्त पर करती है कि उस भूमि का एक निश्चित भाग निम्न आय वर्ग के आवासों में विकसित करना होगा) और करों में रियायत (जैसे घटे हुए कार्पोरेट, पार्टी कर, स्टेप छ्यूटी और डेवलपमेन्ट चार्जेस) उन डेवलपरों को दिया जाएगा जो निम्न आय वर्ग के घरों का निर्माण करते हैं (जैसे कि अमेरिका में) इसी तरह मुंबई को भी 'विशेष आवासीय क्षेत्रों' (Special Housing Zones) के लिये भूमि आरक्षित करनी चाहिये (जैसे कि कांजूर में नमक क्यारिंगों की भूमि) और डेवलपरों को निम्न आयवर्गीय आवास निर्मित करने के लिये सही प्रोत्साहन देने चाहिये।

- 4) एकीकृत विकास के द्वारा 'उत्तमता के द्वारों' का निर्माण : मुंबई के लिये आवासीय और व्यावसायिक 'उत्तमता के द्वारों' को निश्चित करने के अच्छे अवसर है मिलों की भूमियों, पोर्ट ट्रस्ट की भूमियों और बांद्रा-कुला संकुल क्षेत्रों में। ये विशाल भूमि खंड प्रमुख शहरी क्षेत्रों में ही स्थित हैं। यदि इन्हें पूरी ईमानदारी से विकसित किया गया तो यहां उच्च श्रेणी के आवास क्षेत्र, भूकंप सुरक्षित इमारतों, पर्याप्त खुले क्षेत्र 40 फीट चौड़ी सड़कें, श्रेष्ठ यातायात सुविधाएँ, शहरी प्लाजा, अस्पताल, म्यूजियम और समुद्र किनारों पर रिटेल डेवलपमेन्ट, जो शेष सारे शहर के लिये आदर्श उपस्थित कर सकते हैं। ये विश्वसनीय 'उत्तमता के द्वारों' सेवाओं के लिये प्रतिभाएँ और कार्पोरेट इनवेस्टमेन्ट दोनों को आकर्षित करेंगे।
- 5) शहर का पुनर्विकास - ब्लॉक ब्लाक से: अंततः जैसे कि हांगकांग और मेनहट्टन जैसे विश्वस्तरीय शहरों में हुआ

है मुंबई को ताजा नया रूप देने और सुधरा हुआ बिल्डिंग स्ट्रक्चर प्रदान करने के लिये उसे 8-10 दौरों में पुनर्मित करना होगा। जैसे कुछ अनुमानों के अनुसार पिछले 100 वर्षों के दौरान 8-10 दौरों में मेनहट्टन का पुनर्निर्माण हुआ था। इसका अर्थ यह हुआ कि शहर के सभी भागों को गिरा कर उनका पुनर्निर्माण करना होगा। भूकंप सुरक्षित इमारतें, चौड़ी सड़कें, सही इकास्ट्रक्चर और बगीचों के लिये खुले क्षेत्र - इस तरह के विकास के लिये राज्य सरकार को प्रोत्साहन का एक पेकेज जुटाना होगा जिसमें एफ एस आय बढ़ाना, स्टैंप ड्यूटी समाप्त करना आदि बातें शामिल हैं। एक अपवाद यह होगा कि हेरिटेज बिल्डिंगों को पुनर्निर्माण प्रक्रिया से बाहर रखना पड़ेगा।

IV अन्य इकास्ट्रक्चर में सुधार: यद्यपि शहर में यातायात और बिल्डिंग की अपेक्षा अन्य इकास्ट्रक्चर कुछ बेहतर हैं, पर मुंबई को यदि विश्वस्तर का शहर बनाना है तो सरकार को अन्य 6 क्षेत्रों में इसे और मजबूत करना होगा। हम ने उन में से हरेक के लिये मूल सुधारों को प्रस्तुत किया है। ये 6 क्षेत्र हैं - सुरक्षा, वायुप्रदूषण, जल, साफसफाई, शिक्षा और स्वास्थ्य-रक्षा।

- 1) कानून और व्यवस्था का वातावरण अधिक सुरक्षित बनाया जाये:- यद्यपि मुंबई में अपराधों का दर अन्य विश्वस्तरीय शहरों के बराबर ही है पर हाल की कुछ - घटनाओं के कारण नागरिकों में बेचैनी का वातावरण है। इसलिये (पुलिस बल को) आपराधिक घटनाओं को और अधिक कम करने के लिये तथा जनता के समाधान हेतु कुछ विशेष कदम उठाने चाहिये। जैसे कि पुलिस दल को दंगों की व्यवस्था हेतु विशेष प्रशिक्षण सुविधा देना चाहिए कानून व्यवस्था बनाये रखने की दृष्टि से शहर गश्त की रफ्तार बढ़ाई जाना चाहिये तथा सूचना एकत्रित करने के तंत्र को उन्नत करना चाहिये।
- 2) वायु प्रदूषण को घटाएँ : खतरनाक ऊंचे स्तर के वायु प्रदूषण को कम करके उसे 50-100 माइक्रोग्राम/

क्युबिक मीटर के अपेक्षाकृत सुरक्षित स्तर तक ले आने में विभिन्न संस्थाओं को अपनी भूमिका अदा करनी पड़ेगी। दो सिद्धांतों का उपयोग करना चाहिए:

अ) ईंधन की किस्म में सुधार करने के लिये फुटकर और उपभोक्ता दोनों स्तरों पर मिलावट को कम करना चाहिये, गंधक की मात्रा को घटाना चाहिये और ब) सभी वाहनों पर विश्वस्तर के प्रदूषण नियम लागू कर पुराने वाहनों को क्रमशः निकाल देना चाहिए।

- 3) जल की उपलब्धता बढ़ाना और उसका प्रदूषण घटाना : अगले 10 वर्षों में बृहमुंबई महानगर पालिका रु. 7500 करोड़ का खर्च जल वितरण और पूर्ति इनका स्ट्रक्चर के सुधार पर करेगी। जबकि वर्तमान नियोजित योजनाएं जैसे कि मध्य वैतरण (केन्द्र सरकार की वातावरणीय अनुमति की प्रतीक्षा है) तथा भातसा बाँध योजना से शहर में लाये जाने वाले पानी की मात्रा काफी अधिक बढ़ेगी, बृ. मु. म. न. पा. को फिर भी रु. 5000 करोड़ (उपरोक्त 7500 करोड़ का एक भाग) पाइप लाइनोंको फिर से बिछाने, लीकेज कम करने और प्रदूषण को रोकने पर खर्च करने होंगे। इसके अतिरिक्त अनअकाउन्टेड फार वाटर (UFW) का जो वर्तमान स्तर 30-35 प्रतिशत है, उसे घटाकर 15-20 प्रतिशत ले आने से उसे अतिरिक्त जलपूर्ति होगी। अंत में जलविभाग का काप्रोरेटाजेशन हो जाने से उसकी कार्यक्षमता में बृद्धि होगी जिससे बजट का ठीक-ठीक उपयोग किया जाएगा और सेवाओं में सुधार होगा।
- 4) शहर का कचरा ठिकाने लगाने का अधिक व्यावहारिक चुनाव : आज मुंबई के कचरा फेंकने के सभी स्थान खचाखच भरे जा चुके हैं। न केवल स्वास्थ्य की दृष्टि से सुरक्षित कचरा स्थलों का अभाव है बल्कि देवनार (जहां शहर का सत्तर प्रतिशत कचरा फेंका जाता है) एक विस्तृत खुला स्थान है जो तेजी से अपनी अंतिम क्षमता को पहुंच रहा है। इसलिये बृ. मु. म. न. पा. को दो

- मौर्चों पर तेजी से काम करना होगा; 1) शून्य कचरा (Zero garbage) आंदोलन के द्वारा कचरे की तादाद कम करना 2) अन्य पर्यायी कचरा फेंकने के स्थलों की व्यवस्था।
- 5) शिक्षा की प्राप्ति और उसकी किस्म में सुधार करें : मुंबई में शिक्षाव्यवस्था में सुधार करने के लिये तीन उपक्रम किये जा सकते हैं:
- a) वर्तमान में शहर में पुनर्स्थापन सम्बंधी अधिकारियों की प्रमुख शिकायत कम करने की दृष्टि से (एमिनिटी टी डी आर के लिये प्रोस्टाहन के अनुपात को बढ़ा कर) भूमि का शीघ्र वितरण कर 5-10 उच्च श्रेणी के निजी स्कूलों की स्थापना की जाये।
- b) एन जी ओद्वारा शहर के म्युनिसिपल स्कूलों के एडाएशन को प्रोत्साहन देना, स्कूल छोड़कर जाने वाले छात्रों की संख्या कम करना (जैसे कि कर्नाटक और वियतनाम में हुआ) और
- c) व्यावसायिक प्रशिक्षण की किस्म और तादाद दोनों में वृद्धि करना विशेषकर नये रिटेल, रिक्रिएशन और आईटी इ एस के क्षेत्रों में काम करना।
- 6) स्वास्थ्य-रक्षा सेवाओं में सुधार: जब गुणवत्ता-पूर्ण और उत्तरदायी सेवा की बात आती है तो उसमें वर्तमान सार्वजनिक स्वास्थ्य रक्षा व्यवस्था बहुत बुरी तरह कम पड़ती है। इसका एक बड़ा कारण तो यह बतलाया जाता है कि मौजूदा 20 या इससे अधिक अस्पतालों परक्षमता से अधिक सेवा का भार है। साथ ही साथ प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों (जैसे कि 150 म्युनिसिपल आउट पेशेन्ट डिस्पेन्सरी और प्रसूति घर हैं) की सुविधाएँ खेदजनक स्थिति में हैं। इस असंतुलन को ठीक करने के लिये मनपा को प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों की सुविधाओं में सुधार करना होगा (जैसे कि और दवाओं का पर्याप्त भंडार उपलब्ध हो, अनर्थेटिस्ट्स) जबकि मरीजों को म्युनिसिपल अस्पतालों में सीधे जाने से हतोत्साहित करना

होगा (ऐसा म्युनिसिपल अस्पतालों और प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों के केस पेपर्स की फीस के अंतर को बढ़ाकर किया जा सकता है।) इसके अतिरिक्त सरकार को निजी और सार्वजनिक अस्पतालों की परस्पर साझेदारी को प्रोत्साहित करना चाहिये और कुछ अस्पतालों को सुप्रसिद्ध ट्रस्टों और एन जी ओ को चलाने के लिये दे देना चाहिये। ऐसा उन पर होने वाले किसी भी सरकारी खर्च को बंद किये बिना और अधिक उपयुक्त यूज-चार्जेस को बनाये रख कर किया जाना चाहिये।

V पर्याप्त धन की व्यवस्था करें

शंकालू व्यतियों द्वारा सामान्यतः यह प्रश्न नहीं पूछा जाता कि मुंबई के लिये क्या किया जाता है बल्कि उनका प्रश्न तो होता है कि इस पर इतना अधिक होने वाला खर्च कहाँ से आयेगा? तो हमारे ऊंचे-ऊंचे बजट अनुमानों से तो ये साफ जाहिर होता है कि मुंबई की अर्थव्यवस्था आवश्यक धन का पता लगाने और उसे पाने दोनों में ही सक्षम है।

हमारा अंदाज है कि अगले 10 वर्षों में सार्वजनिक और निजी क्षेत्रों से रु. 200,000 करोड़ (40 मिलियन डालर) के विनियोग की जरूरत होगी। फिर भी इसका केवल रु.50,000 करोड़ (लगभग रु. 5000 करोड़ प्रतिवर्ष) ही सार्वजनिक विनियोग होगा जो प्राथमिकता से यातायात और आवास पर खर्च होगा। अच्छी खबर यह है कि शासन को केवल रु. 1500/- करोड़, प्रतिवर्ष खर्च करने होंगे। शेष धन, जो लम्बी अवधि के ऋण के रूप में होगा, उसका विनियोग यूजर चार्जेस और बड़े हुए करों की वसूली पर निर्भर होगा। हमारा अंदाज है कि यह रु.1500 करोड़ प्रति वर्ष जो करदाताओं का योगदान होगा, वह निजी विनियोग को, आवास, बिजली टेलीकाम और प्रमुख आर्थिक उत्पादन क्षेत्र जैसे कि औद्योगिक उत्पादन और सेवाएँ आदि के क्षेत्र में आकर्षित करेगा। यह विनियोग, लगभग रु. 150,000 करोड़, अगले दस वर्ष में हो सकेगा अर्थात् 1.10 का मल्टीपल मिलेगा।

ये संख्याएं बड़ी लम्बी दिखती हैं पर हमें यह याद रखना चाहिये कि यह विनियोग दस वर्ष की अवधि में होगा और अधिक उत्साहवर्धक बात तो यह है कि मुंबई की अर्थव्यवस्था ऐसे बड़े खर्चों को उठाने में बहुत सक्षम है। याद रखें कि मुंबई शहर, राज्य और केंद्र को प्रति वर्ष ₹.40,000 करोड़ का योगदान करता है तथा ₹. 7000 करोड़ वार्षिक स्थानीय प्रशासन को देता है। जैसे कि शंघाई के इन्फ्रास्ट्रक्चर की लागत पर स्थानीय प्रशासन तथा केन्द्रीय सरकार ने पिछले दस वर्षों में 40 मिलियन डालर (₹. 200, 000 करोड़) का खर्च किया है।

यद्यपि मुंबई की अर्थव्यवस्था इस खर्च का भार उठाने में सक्षम है, पर यह जरूरी है कि इस धन को एक मुंबई इन्फ्रास्ट्रक्चर फंड (MIF) बनाकर उसमें सीमा बद्ध कर दिया जाए। यह वैसा ही होगा जैसा कि राष्ट्रीय हाईवे विकास कार्यक्रम (NHDP) के सम्बंध में किया गया था। पेट्रोल और डीजल पर ₹. 1 का अधिभार लगाकर एक समर्पित वार्षिक कोष ₹. 4-6000 करोड़ का बनाया गया था जिसके द्वारा ₹60,000 करोड़ की व्यवस्था राष्ट्रीय हाईवे विकास कार्यक्रम के लिये की गई थी। सरकार के पास धन जुटाने के अनेक साधन-स्रोत होते हैं जो मुंबई इन्फ्रास्ट्रक्चर फंड के लिये, सामान्यतः आवश्यक 1500 रुपये प्रति वर्ष की आपूर्ति के लिये पर्याप्त से अधिक हैं। इन साधन स्रोतों को मुख्यतः तीन प्रवाहों में बांटा जा सकता है:

- 1) यूजर चार्जेस और वसूली सक्षमता में वृद्धि- इस प्रवाह के द्वारा लगभग ₹.1000 करोड़ वार्षिक जमा हो सकते हैं। इससे प्राप्टी टेक्स वसूली में वृद्धि, आय का एक बड़ा साधन हो सकता है। हमें याद रखना चाहिये कि अधिकांश शहरों में इन्फ्रास्ट्रक्चर पर होने वाले खर्च के प्रमुख साधन प्राप्टी टेक्स हैं। हैदराबाद और बोगलोर के म्युनिसिपल कार्पोरेशनों ने ऐसा ही किया था और कुछ मामलों में तो प्राप्टी टेक्स में दुगनी वसूली हुई थी। इस कोष में और अधिक वृद्धि के लिये अन्य साधनों के रूप में - संपन्न क्षेत्रों

में जल-कर की दरों में वृद्धि करके (क्योंकि वर्तमान में जल कर में उत्पादन की लागत शामिल नहीं है।), ईधन पर वर्तमान में लगाने वाले अधिभार की राशि को MIF में जमा कराया जाये (ठीक वैसे ही जैसे वह गोल्डन ब्वाडरीलेटरल प्रोजेक्ट के फंड में जमा किया जा रहा था) और स्टेंप ड्यूटी में वृद्धि करके (घटी हुई दरों के कारण), यूजर चार्जों से जमा राशि का उपयोग ऋणों/अनुदानों के पुनर्भुगतान में किया जा सकेगा।

- 2) बृ.मु.म.न.पा. की खुद की कार्यक्षमता में सुधार - इसके जरिए लगभग 600 करोड़ रुपया प्राप्त किया जा सकता है। उसके अंतर्गत सुधार कान्ट्रेक्ट प्रक्रिया तथा प्रशासकीय खर्चों में कमी (जैसे निजीकरण और नवी भरती पर रोक) आदि प्रयत्न आते हैं।
- 3) मुंबई की ओर उसके आसपास की सरकारी भू सम्पत्ति का बेहतर उपयोग:- विकसित भूमि के विक्रय से तथा सरकारी लीज होल्ड प्राप्टी को फ्री होल्ड में परिवर्तित कर देने से ₹. 200-500 करोड़ प्रति वर्ष की प्राप्त हो सकती है।

दीर्घकालीन आधार पर शासन को चाहिये कि वह मुंबई के आर्थिक साधनों का पुनर्संतुलन करे जैसे कि स्टैम्प ड्यूटी और आक्ट्राय पर कम निर्भरता और प्राप्टी टेक्स, यूजर्स चार्जों से होने वाली अधिक आय और राज्य के विक्री कर की वसूली के एक खास भाग पर अधिक निर्भर रहना चाहिये। यह वही राह है जिसपर सभी बड़े शहर चलते हैं और इस पर चलने से आर्थिक गतिविधियों में वृद्धि होगी और कार्यक्षमता बढ़ेगी।

VI प्रशासन को अधिक असरदार, कार्यक्षम और उत्तरदायी बनाना : मुंबई में, शासन के सभी पहलुओं में बहुत बड़े सुधार की आवश्यकता है। दुनिया भर की बहुत सी सरकारों के एक अध्ययन के द्वारा मेकिन्सी ने 'उच्च असरदार प्रशासन' के सिद्धांत प्रस्थापित किये हैं। इन्ही सिद्धांतों के आधार पर मुंबई को 3 प्रमुख क्षेत्रों पर विशेष ध्यान केंद्रित करना होगा।

- 1) सही ढाँचे का निर्माण: सरकार को उन विभागों को

कार्पोरेटाइज कर देना चाहिये, जिनका शहर में पूर्णतः एकीकरण किया जाना जरूरी है और जिनकी अर्थव्यवस्था विनियोग आधारित है जैसे कि पानी, सड़कें (रखरखाव सहित)। जबकि उन कार्यों को विकेन्द्रित कर देना चाहिये जो वार्ड स्तर पर अच्छी तरह से हो सकते हैं (वृक्ष, अनधिकृत कब्जे आदि) कुछ महत्वपूर्ण कार्यों का एकीकरण भी किया जाना चाहिये उदाहरण के लिये एक सूत्रता और उत्तरदायित्व में वृद्धि की दृष्टि से मुंबई को अपना एक स्वतंत्र यातायात विभाग निर्मित करना चाहिये। इस विभाग में बृ.मु.म न पा का सड़क विभाग, MRVC और PWD, MMRDA और MSRDC आदि के मुंबई यातायात सम्बंधित कार्यों को शामिल किया जाना चाहिये।

2) सम्बंधित विभागों के लक्ष्य-निर्धारण, उन्हें उत्तरदायी बताना, MOU और नियंत्रण प्रक्रिया: सभी शासकीय विभागों को अपने कार्यों और उनके परिणामों के लक्ष्य को निर्धारित करना चाहिये (जैसे कि जल-विभाग लीकेज घटाने का लक्ष्य बनाता है कि उसे वर्तमान में होने वाले 30-35 प्रतिशत लीकेज को अगले तीन वर्षों में घटाकर 15-20 प्रतिशत कर देना है।) सभी सम्बंधित प्रमुख विभागों और संस्थाओं (जैसे कि बृ.मनपा, एम.एम.आर.डी.ए, सिडको, एम.एस.आर.डी.सी, मुंबई पुलिस) को एम्पार्ड कमेटी (आगे प्रस्तावित) के साथ, इस लक्ष्य पर आधारित एक वार्षिक MOU पर हस्ताक्षर करना चाहिये। सरकार का इन विभागों पर कड़ा परिणाम-आधारित नियंत्रण होना चाहिये। (जैसे कि बजट और लक्ष्य के प्रति उसके क्रियान्वयन का बारीकी से निरीक्षण) पर बजट लागू करने की क्रियात्मक स्वाधीनता देना चाहिये। (जैसे कि भरती करने, ठेका देने और बजट आबंटन इत्यादि की) सरकार को इन MOU का दबाव बनाये रखना चाहिए। इन विभागों के प्रमुख अधिकारीयों की पदोन्नति उनकी कार्यक्षमता और लक्ष्य के प्रति योग्यता पर निर्भर होना चाहिये। अंततः मुख्यमंत्री और नागरिक प्रतिनिधियों को वर्ष में कम से

कम चार बार लक्ष्यों का पुनरावलोकन करना चाहिये। यही प्रक्रिया प्रत्येक विभाग के अन्य अधिकारियों द्वारा अपनानी जाना चाहिये। उदाहरण के लिये बृ.मनपा में यह प्रक्रिया अतिरिक्त म्युनिसिपल आयुक्तों से लेकर वार्ड अधिकारियों तक को अपनाना चाहिये। वार्ड अधिकारियों और नागरिकों के बीच एक मासिक बैठक होना जरूरी है जिसमें वे योजना की प्रगति का पूर्ण आकलन कर सकें। एक पब्लिक रिपोर्ट कार्ड भी निर्मित करना चाहिये।

3) मुख्य प्रक्रियाओं का क्रम निर्धारण: शासन द्वारा प्रमुख प्रशासकीय प्रक्रियाओं को सुनिश्चित कर दिया जाना चाहिये ताकि अनावश्यक उलझने पैदा न हों और लागतें भी घटाई जा सकें। इसमें निम्न बातें शामिल हैं:

- ★ बिल्डिंग एप्रूवल की प्रक्रिया का नवीनीकरण - इस प्रक्रिया में लगने वाले वर्तमान औसतन समय को कम किया जाये। वर्तमान 90 और 180 दिनों से घटाकर उसे प्रथम ग्रीन चैनल बनाकर 45 दिन किया जा सकता है। ग्रीन चैनल के कारण एक आर्कटिक्ट द्वारा 50 प्रतिशत आवेदन तो अपने आप अनुमोदित हो जाएंगे। सरकार को आर्कटिक्ट्स का एक चुना हुआ पेनल नियुक्त करना चाहिये, जिन्हें बिल्डिंग प्रोसेस के लिये प्राप्त आवेदनों को अनुमोदित / प्रमाणित करने के अधिकार दिये जाते हैं। इससे पूर्व दी गई रियायतों की पारदर्शिता भी बढ़ानी चाहिये जैसे, अभी हाल में हुए परिवर्तनों की सूचना इंटरनेट पर देना और इस बारे में पुस्तिका भी प्रकाशित करनी चाहिये। शेष आवेदनों के लिये वर्तमान व्यवस्था का नवीनीकरण इस तरह से किया जाये कि अधिक से अधिक एप्रूवल अपने आप हो जाएँ और यह सुनिश्चित करें कि कम से कम हस्ताक्षरों की जरूरत पड़े।
- ★ सभी स्तरों के सरकारी संपर्क संबंधों के लिये इंफोर्मेशन टेक्नालोजी का उपयोग: शासन द्वारा सभी सम्बंधित पक्षों (जैसे नागरिकों, विनियोगकों से, केन्द्र, राज्य और

स्थानीय सरकारों के अधिकारियों) से सभी अंतर-संवाद कों आर्थिक कार्यक्षम बनाने के लिये कंप्यूटराइज कर दिया जाए। उदाहरण के लिये हैदराबाद में 20 से अधिक ई-सेवा केन्द्र स्थापित किये गये हैं जो शॉप्स 30 सिटीजन-फेसिंग और बिजेस-फेसिंग सेवाएँ उपलब्ध करवाने वाले बन स्टॉप ऑन लाइन शॉप्स का काम करते हैं।

VII तुरंत उपलब्धि द्वारा गतिशीलता निर्माण

स्पष्ट कहा जाये तो मुंबईकर अब कोरे नारों और रिपोर्टों से ऊब चुके हैं। अब उन्हें चाहिये धरती से लगा क्रियान्वित हो रहा काम और उसके परिणाम जो शीघ्र ही 1-2 वर्षों की अवधि में दिखलाई दें। इसलिये यद्यपि पूर्व वर्णित 6 प्राथमिक योजनाएँ विस्तार से बनी और क्रियान्वित हो रही हैं और होती रहेंगी पर मुंबई को 20 से अधिक तुरंत उपलब्धियां प्राप्त कर दिखलाने होंगी। मुंबई स्थित कार्पोरिटों और सी. ई. ओज को इन योजनाओं की पूर्ति के लिये आवश्यक धन सक्रियता से जुटाना चाहिये। उनमें से 6 का विवरण यहां दिया जा रहा है।

1) पांच उत्तर-दक्षिण और पांच पूर्व पश्चिम बरामदों का सौंदर्यकारण और उन्हें भीड़ रहित बनाना : इन सड़कों में उत्तर-दक्षिण बरामदे की पांच सड़के शामिल हैं (वेस्टर्न एक्सप्रेस हाईवे और सेनापति बापट मार्ग / तुलसी पाईप रोड; एस. बी रोड और केडल रोड / डॉ. एनी बेसेन्ट रोड; डि मेलो / मुंबई पोर्ट ट्रस्ट रोड; ईस्टर्न एक्सप्रेस हाईवे और आंबेडकर रोड; और मरीन ड्राइव से पेडर रोड) और पांच पूर्व-पश्चिम जोड़ने वाले रास्ते जो MUP / MUIP के भाग हैं (अंधेरी-घाटकोपर लिंक रोड सहित, जोगेश्वरी-विक्रोली लिंक रोड, सानाक्रुज-चेंबूर लिंक रोड, एअर पोर्ट रोड-सहार अंतर्राष्ट्रीय-हवाई अड्डे से वेस्टर्न हाईवे तक)। इसकी मूल कल्पना है कि इन्हे शहर की 'आदर्श सड़कें' बनाना। उदाहरण के लिये हैदराबाद म्युनिसिपल कार्पोरेशन ने शहर की लगभग 50 से अधिक सड़कें बेहद प्रोत्साहन देकर चौड़ी करवाई हैं। जबकि MUIP पहले से ही अधिकांश सड़कों को चौड़ा और भीड़ रहित करने की

योजना बना रहा है। इस प्राथमिक कार्य का उद्देश्य होगा सारे इम्फास्ट्रक्चर को सुनिश्चित करना (जैसे सिग्नल, सड़कों की लाइटिंग, पादचारी मार्ग और मेन होल) और रखरखाव / साफसफाई अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर हो (जैसे कचरा फेंकने की सेवाओं का निजीकरण करना)। इन सड़कों के दोनों किनारों की इमारतों के सौंदर्यकारण और पुनर्विकास के लिये समुचित प्रोत्साहन प्रदान करना (जैसे प्रापर्टी टेक्स में रियायत) और पर्याप्त पार्किंग व्यवस्था।

2) बृमुमण्ड के सभी वार्डों के लिये 'रिपोर्ट कार्ड सिस्टम' की स्थापना : इस सिस्टम के अंतर्गत, कार्य संपन्नता सूचकों के आधार पर रिपोर्ट तैयार होगी जिस में अधिकांश शासकीय विभागों के कार्यों का मासिक विवरण होगा। इस रिपोर्ट की जांच के लिये हर वार्ड में चुने हुए प्रतिष्ठित नागरिकों की एक 'टास्क फोर्स' होगी। यह 'टास्क फोर्स' अपने वार्ड के रिपोर्ट कार्ड का नियमित मासिक पुनरावलोकन करेगी। इसके अतिरिक्त टास्क फोर्स हर तीसरे महिने सभी वार्ड अधिकारियों और कार्पोरेटरों का उनकी कारगुजारी के आधार पर श्रेणीकरण करेगी, जिसे समाचार पत्रों और होर्डिंग द्वारा सार्वजनिक रूप से प्रकाशित किया जायेगा। व्यवस्था को अधिक प्रभावशाली और उद्देश्यपूर्ण बनाने की दृष्टि से शिकायतों / आपत्तियों कक्ष को आउटसोर्स किया जाना चाहिये।

3) हवाई अड्डे क्षेत्र तथा देशांतरण (emigration / immigration) अनुमति प्रदान करने की प्रक्रिया में सुधार : हवाई अड्डे की तीन प्रमुख समस्याओं का समाधान करना आवश्यक है। देशांतरण की अनुमति प्राप्त करने में लगने वाला लम्बा समय, घटिया प्रतीक्षा-वातावरण और काउंटर पर अप्रिय अनुभव इन तीनों समस्याओं के समाधान की दृष्टि से सरकार को बहुत सारे परिवर्तन करने होंगे। साथ ही काउंटर संभालने वाले अधिकारियों की संख्या में वृद्धि करना चाहिये।

4) 300 अतिरिक्त सार्वजनिक शौचालयों का निर्माण निजी क्षेत्र के सहभाग से : सरकार को 'पे एंड यूज' योजना के

अंतर्गत निजी पक्षों को प्रोत्साहन के तौर पर शौचालय बनाने के लिये पर्याप्त भूमि प्रदान करनी चाहिये। इसका एक उदाहरण बेंगलोर का है जहां सरकार द्वारा 100 शौचालय बनाये गये हैं।

5) नगर के 325 खुले / हरित स्थलों की, विभिन्न एन जी ओ और उद्योग गृहों द्वारा प्रायोजित सफाई, पुनर्निर्माण और रखरखाव: सरकार को इच्छुक निजी पक्षों और एनजीओ को, हो पार्क आदि प्रायोजित करने के लिये प्रोत्साहित करना चाहिये तथा उन्हें वहां की दैनिक चर्चा जैसे कि रख-रखाव जल आदि देने, वृक्ष-पौधे रोपने आदि कार्यों को करने की अनुमति देनी चाहिये। उन्हें पार्क के अन्दर किसी प्रकार के निर्माण-कार्य की मनाही और वसूले जाने वाले प्रवेश शुल्क का सीमा निर्धारण कर देना चाहिये।

6) संपत्ति कर का बाजार मूल्य आधारित आरोपण, स्वयं निर्धारण पद्धति के पर्याय के साथ : जैसा कि पूर्व में बताया गया है, बृमुमनपा को संपत्ति कर की वर्तमान व्यवस्था में बदलाव लाना आवश्यक है। इससे न केवल वर्तमान व्यवस्था का असंतुलन दूर होगा बल्कि अतिरिक्त राशि भी प्राप्त होगी। उदाहरण के लिये दक्षिण मुंबई का संपत्ति कर उसके पूँजी मूल्य का बहुत कम केवल 0.002 प्रतिशत ही है जब कि इसकी तुलना में अंतर्राष्ट्रीय औसत 1-2 प्रतिशत होता है।

VIII मुख्यमंत्री के नेतृत्व में समर्पित सार्वजनिक-निजी संसाधनों द्वारा क्रियान्वित किया जाये।

सफल क्रियान्वयन के तीन मूल सिद्धान्त हैं जिनका अवश्य ही पालन करना चाहिये:

1) केवल एक संस्था एक-सूत्रता के लिये स्थापित करें : आज मुंबई का प्रशासन दस से अधिक अलग-अलग विभाग / संस्थाएं संभालती हैं और ऐसी कोई एक संस्था नहीं है जो संपूर्ण मुंबई के लिये उत्तरदायी हो। मुंबई के लिये आज एक प्रबंध संचालक (एम.डी.) की वास्तव में आवश्यकता है। जैसे कि यु एस ए में सभी शहरों में निर्धारित मेयर होते हैं जिनके नियंत्रण में पुलिस सहित सारे विभाग होते हैं। बहुत से

शहरों का कायापलट वहां के मेयरों के नेतृत्व में ही हुआ है जैसे कि बन चोप झू रोंगजी के द्वारा शंघाई का और रुडोल्फ गैर्ड लियानी द्वारा न्यूयॉर्क का कायापलट हुआ है। तो मुंबई के लिये संभवतः एक मंत्री और एक विशेष विभाग बनाने पड़ेंगे। पर महत्व की बात यह है कि कहाँ यह एक और सरकारी अफसर शाही महकमा बन कर ही न रह जाये, जिससे हर कदम पर नौकरशाही उलझनों और देर देर के कारण बढ़ती हुई लागतों का सामना करना पड़ जाये। इसके लिये सावधानी यह बरतनी होगी कि मुंबई के शहरी विकास और गृह निर्माण विषयों को मंत्रालय के उनके मूल विभाग से बाहर निकाल कर खास मुंबई के लिये निर्मित मंत्री के विभाग में ले आया जाये। इसके अतिरिक्त मुंबई के लिये स्थापित प्रमुख प्रशासकीय संस्थाएं जैसे MMRDA, बृमुमनपा, सिडको को भी इस मंत्री के विभाग के अंतर्गत ले आएँ।

फिर भी वर्तमान राजनैतिक वातावरण में ऐसा होने में समय लग सकता है, तो फिर तब तक के लिये मुख्यमंत्री ही मुंबई के मंत्री के रूप में काम करें और एक स्टीअरिंग कमेटी जिसमें सदस्य प्रमुख मंत्रीगण और मेयर होंगे, का नेतृत्व करें। बेंगलोर के समान ही उस स्टीअरिंग कमेटी के सह-अध्यक्ष के रूप में निजी क्षेत्र के किसी एक प्रतिष्ठित प्रबंध व्यवस्थापक को, मुख्यमंत्री नियुक्त करें, जिसे विभिन्न योजनाओं की प्रगति का पुनर्वेक्षण करने के पूरे अधिकार हों। यह सुनिश्चित करने के लिये कि क्रियान्वयन हो रहा है मुख्यमंत्री को एक एंपावर्ड कमेटी की नियुक्ति करनी चाहिये, जिसके राज्य सरकार के और नगर प्रशासन के अधिकारी और चुनिन्दा निजी क्षेत्र के सहभागी सदस्य होंगे और अध्यक्ष राज्य के मुख्य सचिव होंगे। इसके अतिरिक्त मुख्यमंत्री के कार्यालय में एक पूर्णकालीन विशेष सचिव, (3-5 वर्ष की अवधि के लिये) नियुक्त किया जाना चाहिये, जो सभी प्रारंभिक कार्यवाहियों का संयोजन करेगा। यह विशेष सचिव एंपावर्ड समिति का सदस्य सचिव और संयोजक होगा। एंपावर्ड समिति को हर 15 दिनों में

काम की प्रगति का पुनरीक्षण करना चाहिये और हर महिने स्टिअरिंग-कमेटी की बैठक बुलानी चाहिये। मुख्य-मुख्य योजनाओं के लिये अलग-अलग 'टास्क फोर्स' बनाया जाना चाहिये और उन्हें कार्य की संपूर्ति और समय सीमा की स्पष्ट सूचना एंपावर्ड कमेटी को देनी चाहिये।

2) प्रमुख संस्थाओं को परिणामों के प्रति उत्तरदायी बनाएँ : प्रमुख संस्थाएँ जैसे कि बृमुमनपा, एम एम आर डी ए, एम एम आर डी सी, एस आर ए, म्हाडा और BEST आदि प्रमुख प्रशासकिय इकाइयों को परिणामों के प्रति उत्तरदायी बनाना चाहिये। इसके लिये प्रत्येक इकाई को कार्यों और परिणामों पर आधारित MOU पर एंपावर्ड कमेटी के साथ हस्ताक्षर करना चाहिये। इन MOU को सार्वजनिक कर देना चाहिये मुख्यमंत्री को इनकी कार्यवाही का मासिक आधार पर पुनरावलोकन करना चाहिये। यह प्रक्रिया, यदि स्वीकार की जाती है तो वह कर्नाटक के मुख्यमंत्री द्वारा अपनाई गई 'बेंगलोर अजेंडा टास्क फोर्स' के नमूने पर ही होगी।

3) कापेरिट और एन जी ओ की क्रियाशील साझेदारी को प्रोत्साहन : सभी सम्बंधित शासकीय विभागों के अतिरिक्त मुंबई के कापेरिट (निजी संस्थानों) व एन जी ओज (गैर सरकारी संगठनों) को भी 'विज़न मुंबई' परियोजना को आगे बढ़ाने में सक्रिय भूमिका निभानी पड़ेगी। प्रारंभ में 2-3 कापेरिटों के

प्रमुख (CEO) और एन जी ओ के प्रमुखों को एंपावर्ड-कमेटी के सदस्य नियुक्त करना चाहिये। निम्न पाँच क्षेत्रों में निजी-क्षेत्र के सहभाग की भी हम सिफारिश करते हैं:- पैरवी, कोष जमा करना, इन्फास्ट्रक्चर बनाना, प्रबंध-संसाधन और स्वतंत्र योजनाएं के क्षेत्र में।

इन सबको मिलाकर यह सुनिश्चित होगा कि मुंबई ने एक विश्वस्तर का शहर बनने की दिशा में अपने पहले कदम उठा लिये हैं और महत्वपूर्ण यह है कि इसके जरिए मुंबई में जिनके भी स्वार्थ निहित हैं उन सभी की ऊर्जा उस कार्य में जुड़ेगी।

मुंबई एक मुकुट मणि है, केवल महाराष्ट्र का ही नहीं बल्कि सारे भारत का, पर ऐसा मणि है जो वर्तमान में अपनी पुरी चमक खो चुका है। यदि उक्त आठ सूत्री कार्यक्रम क्रियान्वित किये गये तो वह चमक वापस लौट सकती है।

महाराष्ट्र शासन को अभी तत्काल कार्यवाही करनी चाहिये। हमारा मुख्यमंत्री से अनुरोध है कि वे प्रक्रिया का प्रारंभ स्टीयरिंग कमेटी और एमपावर्ड कमेटी बनाकर करें और अगले दो माह के अंदर इसका क्रियान्वयन शुरू कर दें। महाराष्ट्र के और असल में भारत के पास इसके अलावा और कोई विकल्प नहीं हैं।

अनुवादक : ज. कु. निर्मल



